



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

### Ophavsret

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

### Links

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

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

**DANSK**  
**SØFARTSTIDENDE.**

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGIVET AF ET AKTIESELSKAB.

REDIGERET AF V. KROGH.

---

19<sup>DE</sup> AARGANG

1912.



KJØBENHAVN.

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

1912.

# „DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1912.

## INDHOLD.

A.	Side	Side	Side
Abo og Distrikt, Havnekatymper under Lastning i	519	Dampskibs-Navigatører	67, 204
Aalborg Dampskibsselskab	172	Dampskibsrederi-Foreningen, Firm. C. K. Hausens Genindtræ-	149
Aalborg Havn, Udvidelse af	238	delse i	92
Aalborg, Nyt Skibsværft i	451, 679	Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866	275, 307, 309, 415
„Aarhus“, Dpsk.	346, 352	Damptrawleres Vejrot	202
Aarskiftet, Ved	1, 19, 29, 35, 45	Dania, Dampskibsselskabet	83, 521
Afregningsbogen, En Trykfejl i	165, 202, 271	Danmark, Dampskibsselskabet	461
Algier, Havnene i	391	Danmarks Handlsflaade	141
Amerika-Linie, Den norske	47, 222, 271, 340	Danmarks Kulindførsel	508
Amerika-Linie, Planer om Oprettelsen af en svensk	276	Dannebrog, af 1896, Neptun, Dampskibsselskaberne	92, 114, 187, 188, 473
Amerikanske Indsøer, Søfarten paa	98, 361	Dannebrog, af 1896, Neptun, Dampskibsselskaberne	155
Amerikansk Lov om Skibes Forsyning med traadlos Telegraf	495, 679	Dansk-russisk Dampskibsselskab	288, 401
Amerikas Handlsflaade	4	<b>Dansk Søjlskibsrederi-Forening:</b>	
Arbejdernes Tab ved Strejker og Lockouter i Danmark	391	Aarsberetning	384
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Aarsgeneralforsamling	405, 417, 428
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Fyns Kreds Generalforsamling	151, 156
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Æro Kreds Generalforsamling	137
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dansk Skibbygningsindustri	404, 437
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dansk Søfartstidende	329
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dansk Søulykke-Statistik	396
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dansk Vestindien, Sundhedspas til	521
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dardanelle, Om Spærringen af	578, 588, 612
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dartmouth, Bugseringsforholdene i	82
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Den alm. danske Skibsforef. af 1874 Enekekasse, Ny Legater til	679
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Den kjøbenhavnske Søassurance-Forening	464
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Desinfektion af Mandskabets Opholdsrum i Skibe	260
Archangel, Adressekommission i	36, 437	„Desinfektor“, Desinfektionsapparatet	362
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Det danske Kulkompagni	92
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Det forenede Bugserelskab	474
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Det forenede Dampskibsselskab	143, 192, 217, 497
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Det forenede Dampskibsselskabs Begravelseskasse	91
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Det kgl. octr. Søassurance-Kompagni	83
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dieselmotorer, Engelsk Selskab til Rygning af danske	202
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dieselmotorer, Sejlskibe med	7, 221, 238
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dieselmotorskibe 65, 94, 97, 107, 122, 149, 301, 326, 355,	371, 497, 508, 521, 658
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Diplomat- og Konsulatvæsenet, Forslag om Ændring i Lov om	149, 203
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dobbelt Skrog, Skibe forsynes med	531
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Drechsel, L., Sekretær	378
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dunkerque, Arbejdsforholdene i	346
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dykkersek, En	270
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dæksladninger, Vinter-	171
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Dødsfald ved ulykkelige Hændelser i Danmark	86, 208
Archangel, Adressekommission i	36, 437	<b>Domme:</b>	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Højesteret:	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Auktion over Konnossement (Skibsm. Herman Andersson	203
Archangel, Adressekommission i	36, 437	ctr. Firm. C. K. Hansen)	51
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Bjergelou (Em. Z. Svitser ktr. engl. Dpsk. „Luga“)	125
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Erstatning for Tab af Pramme (Entrepreneurfir. Chr. Olsen	114
Archangel, Adressekommission i	36, 437	ctr. A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergningskompagni)	126
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Erstatning for Tab af Skib (Rederiet for norsk Dpsk. „Key-	394
Archangel, Adressekommission i	36, 437	kjavik“ ktr. norsk Dpsk. „Mod“)	4, 394
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Fordring sikret ved Søpanteret (Kapt. Th. Bjørnarsen ktr.	15, 303
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Det jysk-sjællandske Dampskibsselskabs Bo)	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Kvartprocentafgift til Fattigvæsenet (Kjøbenhavns Magistrat	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	ctr. Det østasiatiske Kompagni)	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	<b>Sø- og Handelsretten:</b>	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Retaling af Restbeløb for Reparation (Kjøbenhavns Flyde-	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	dok & Skibsværft ktr. Kjøbenhavns Skibsvandforsyning)	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Bjergelou (Em. Z. Svitser ktr. Assurancefirmaet Aug.	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Borgen)	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	— (Em. Z. Svitser ktr. Forsikringsselskabet Danske	
Archangel, Adressekommission i	36, 437	Lloyd)	

	Side		Side
Bjergeløn (Em. Z. Svitzer ktr. tysk Dpsk. »Sirius«) . . . . .	61	Udlevering af Ladning uden Konnossement (Gross. Vill. Vedel ktr. D. F. D. S.) . . . . .	394
— (Em. Z. Svitzer ktr. russ. Dpsk. »Maimaxa«) . . . . .	1, 36, 463	<b>Overretten:</b>	
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Lærfos«) . . . . .	238, 356	Bjergeløn (Em. Z. Svitzer ktr. Foreren af Sk. »Anna«) . . . . .	308
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Rex«) . . . . .	301	Erstatning for Tab ved Tjenesteforsømmelse (Rederiet for Sk. »Marie« af Marstal ktr. flv. Skibsfører A. H. Boye-Rasmussen) . . . . .	100
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Fimreite«) . . . . .	330	— for Tidstab ved Reparation (Skipper R. Johansen af Ærskjøbing ktr. Dpskss. Æro) . . . . .	239
— (Em. Z. Svitzer ktr. svensk Dpsk. »Elsn«) . . . . .	330	Resthyre (Flv. Skibsfører A. H. Boye-Rasmussen ktr. Rederiet for Sk. »Marie« af Marstal) . . . . .	100
— (Em. Z. Svitzer ktr. engl. Dpsk. »Margit Groedel«) . . . . .	330	<b>Århus Søret:</b>	
— (Em. Z. Svitzer ktr. D. F. D. S.) . . . . .	356	Bjergeløn (Fisker J. L. Petersen ktr. svensk Sk. »Erna«) . . . . .	588
— (D. F. D. S. ktr. Em. Z. Svitzer) . . . . .	362	<b>Frederikshavn Søret:</b>	
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Saxo«) . . . . .	392	Bjergeløn (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Nordmand«) . . . . .	150
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Anna«) . . . . .	393	— (Em. Z. Svitzer ktr. tysk Dpsk. »Carl Albert«) . . . . .	381
— (Em. Z. Svitzer ktr. hollandsk Dpsk. »Veerhaven«) . . . . .	393	— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Regulus«) . . . . .	381
— (Em. Z. Svitzer ktr. græsk Dpsk. »Aghia Paraskevi«) . . . . .	450	— (Em. Z. Svitzer ktr. italiensk Dpsk. »Luigi Etampa«) . . . . .	680
— (Em. Z. Svitzer ktr. tysk Dpsk. »Stefani«) . . . . .	450, 681	<b>Helsingør Søret:</b>	
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »D. Siedler«) . . . . .	462	Kollision (Dpsk. »Yrsa« og tysk Dpsk. »Hinrich«) . . . . .	587
— (Em. Z. Svitzer ktr. svensk Sk. »Rosenklippe«) . . . . .	463	<b>Odense Søret:</b>	
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Sjostad«) . . . . .	486	Erstatning for beskadiget Ladning (Fyns Andels Foderstofforretning ktr. svensk Dpsk. »Iris«) . . . . .	462
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Maja«) . . . . .	519	<b>Engelsk Domstol:</b>	
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Frankrig«) . . . . .	519	Bjergeløn (Tre Slæbebaade og en Løds ktr. Dpsk. »Raudelsborg«) . . . . .	2
— (Det dansk-russiske Dpskss. ktr. holl. Dpsk. »Zeester«) . . . . .	519	»Both to blame« Klausulen (Engl. Dpsk. »Woodmere« og italiensk Dpsk. »Rosalia«) . . . . .	150
— (Em. Z. Svitzer ktr. svensk Dpsk. »Gustaf E. Falek«) . . . . .	556	Bøde for Overlastning (Tysk Dpsk. »Kommerzienrath Boeckel«) . . . . .	565
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Else«) . . . . .	577	— for Overtrædelse af Dokreglementet i Hull (Dpsk. »Saxo«) . . . . .	83
— (Svensk Dpsk. »Ørnen« ktr. tysk Dpsk. »Cupido«) . . . . .	577	— for skodesløs Stuvning . . . . .	142
— (Em. Z. Svitzer ktr. Galense »Mariane«) . . . . .	600	Kollision (Engl. Dpsk. »Oceana« og tysk firemastet Bark »Pisagua«) . . . . .	395, 407
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Thistefos«) . . . . .	658	Overliggedagsgødtgørelse (Dpsk. »Vordingborg« ktr. Venesta Ltd.) . . . . .	659
— (Em. Z. Svitzer ktr. engl. Dpsk. »Newlyn«) . . . . .	681	Stillingsplanker taget af Lasten (Massey & Co., Hull, og svensk Dpsk. »Lizzie«) . . . . .	238
Erstatning for beskadiget Ladning (Importkomp. A/S. Kallundborg ktr. engl. Dpsk. »Archbank«) . . . . .	362	<b>Norsk Domstol:</b>	
— for beskadiget Ladning (A/S. P. J. Thorsteinsson & Co. ktr. A/S. Dpskss. Thore) . . . . .	394	Bjergeløn (Sk. »Guldborg«) . . . . .	531
— for beskadiget Ladning (Gross. Lave Skov ktr. D. F. D. S.) . . . . .	431	Bøde for uagtksom Navigering (Norsk Løds paa dansk Dpsk. »Viking«) . . . . .	520
— for Proviant (Hovmester Chr. Wiese ktr. Skibsf. A. Carlsen) . . . . .	532	<b>Tysk Domstol:</b>	
— for Skade paa Person (Chr. Bahrt som Værg for Robert Bahrt ktr. A. S. Ørsied-Matzen) . . . . .	325	Kollision (Panzerkrydser »Friedrich Carl« og Galense »Adele«) . . . . .	4
— for Tab af Pramme (Entrepreneur F. Henriksen ktr. A/S. Danske Lloyd) . . . . .	521	— (Dpsk. »London« og Drogdens Fyrskib) . . . . .	78
— for Skade ved Kollision (Norsk Dpsk. »Mimer« ktr. De private Assurandører) . . . . .	450	— (Svensk Dpsk. »Germania« og Dpsk. »Guldborg«) . . . . .	191
— for Tab af Skib og Ladning o. s. v. (Rederiet for svensk Dpsk. »Ellen« ktr. Dpskss. Øresund) . . . . .	108	— (Engl. Barkskip »West Lothian« og Dpsk. »Normandiet«) . . . . .	214, 254
— for Tab ved forsinket Ankomst (Købm. Leo Wolfsohn, Hamburg, ktr. Dpsk. »Rubonia«) . . . . .	330	— (Tysk firemastet Bark »Pisagua« og engl. Dpsk. »Oceana«) . . . . .	395, 407
— for Tab ved forsinket Tilbagelevering af Sofartsbog (Sofyrbøder C. V. A. Gaaser ktr. D. F. D. S.) . . . . .	430	— (Dpsk. »E. M. Dalgas« og nogle svenske Sejlskibe) . . . . .	659
— for ndbetalt Assurance (Theo Koeh & Co. ktr. Dpskss. Øresund) . . . . .	108	Stranding (Tysk Fiskerbaad »Brandenburg«) . . . . .	4
Krav paa Auel i bespæret Hyre (Matros H. Jensen ktr. Firm. C. K. Hanson) . . . . .	464	— (Tysk Evert »Amazonen«) . . . . .	82
— paa Tillægshyre (Maskinmester Axel Lund ktr. A/S. J. Mortensens Eftlg., Trangisvaag) . . . . .	464	— (Tysk Dpsk. »Glückauf«) . . . . .	82
Overliggedagsgødtgørelse (Svensk Dpsk. »Sven« ktr. Vesterbros Trælasthandel, Chr. Jensen) . . . . .	355	<b>Dødsfald:</b>	
— (Norsk Dpsk. »Hafnia« ktr. Dpskss. Thore) . . . . .	395	Skibsfører J. C. F. Kruse . . . . .	15, 31
Overtrædelse af Solovens § 293 (Det Offentlige ktr. Foreren af Dpsk. »Nautik«) . . . . .	340	Havnefoged M. F. Meltz . . . . .	66
— af Solovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører A. G. S.) . . . . .	381	Skibsfører M. P. Lindtner . . . . .	76
— af Solovens § 293 og § 306 (Det Offentlige ktr. Styrmandene L. D. L. og C. C. R.) . . . . .	486	Bandehygmester Nielsen . . . . .	83
Rønning (Det Offentlige ktr. Fyrboderne Sveinsinius Magnusson og Sven Aug. Olsson) . . . . .	382	Kaptajn Andersen . . . . .	92
Rønning . . . . .	331	Guvørnør P. C. Limpriet . . . . .	113
Sammenstød (Dpsk. »Ellen« ktr. Dpsk. »Sverige«) . . . . .	37	Flv. Lødsformand Poulsen . . . . .	121
— (D. F. D. S. ktr. Em. Z. Svitzer) . . . . .	346	Skibbygmester E. C. Beuzon . . . . .	136
— (Dpsk. »Elsborg« og svensk Dpsk. »Ferro«) . . . . .	462	Flv. Bureauchef, Konferensraad A. W. Schneider . . . . .	201
Tilbagebetaling af Assurancepræmie (Dpskss. Skandia ktr. Løsnings- og Lødningsentreprenør C. F. Skaarup) . . . . .	100	Konsul Jacob Brandt . . . . .	222
— af Ventepenge (Løsnings- og Lødningsentreprenør C. F. Skaarup ktr. Dpskss. Skandia) . . . . .	100	Konsul Chr. Ludvig Cloos . . . . .	238
		Kontreadmiral Victor Hansen . . . . .	302

	Side		Side
Grosserer Robert Hansen	361, 371	Danske Skibsredere gens. Forsikringsf. for Søfolk	336
Skibsfører P. Hedegaard	404	Dansk-fransk Dampskibsselskab	603
Skibsfører P. M. Meinertz	404	Dansk Navigationslærerforening	603
Generalkonsul O. H. Strom	451	Dansk-russisk Dampskibsselskab	401
Skibsfører C. Nagel	473	Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
Skibsfører L. A. Skovgaard	473	Aarsgeneralforsamling	405, 417, 428
Skibsfører E. de Fine Licht	474	Fyns Kreds	151, 156
Redningsmand Andersen Petersen Hau	474	Æro Kreds	137
Skibsfører J. C. F. Breiningen	588	Den alm. danske Skibsførerforening af 1874	115
Lord Christopher Furness	623	Det dansk-franske Dampskibsselskab	207
Grosserer Moses Melchior	634	Det forenede Dampskibsselskab	217
Flv. Maskininspektør Caspersen	647	Det helsingorske Dampskibsselskab	182
		Det kgl. octr. Søassurancekompagni	240
<b>E.</b>		Dragor Skibsfører- og Skibsrederforening	48
»Edmond Gustave«s Stranding, Fransk Dpsk.	623	Em. Z. Svitfers Bjergningsentreprise	207
»Efterretninger for Søfarende«	I omtrent hvert Nr.	Foreningen til Søfartens Fremme	216, 228
(Se endvidere Specialregistret for de officielt udgivne »Efterretninger for Søfarende«).		Frem	603
»Efterretninger for Søfarernde«, Farvandsbeskrivelser m. m., Forandringer i	624	Havet	230
Elektrisk Svejsnings Indfyldelse paa Kompasset	462	Heimdals	183
Emden, Hurtig Ekspedition i	613	Helsingør Jernskib- og Maskinbyggeri	534
Emigranternes Tilbageholdelse paa Ellis Island	520	Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft	240
Engelhardts Redningsbaad	271, 392, 646	Kjøbenhavns Skipperforening	128
Engelske Fyr skal forsøgsvis brænde i Taage	680	Marstal ny Sømandskasse	85
England, Forskellige Arbejdskonflikter i 30, 46, 92, 99, 113, 125, 135, 141, 149, 156, 165, 172, 185, 191, 201, 213, 221, 308, 317, 329, 345, 355, 361, 381, 392, 404, 416, 437, 450, 463, 658		Mercur og Vnlean	128, 137
England, Skibe stoppet som usikre i	531	Nauta	128
England, Truende Sømandsstrejke i	679	Norden	111
Esbjerg-Parkeston Ruten	91, 362	Prinds Valdemarforeningen	48
		Ronne Understøttelseskasse for Skibsførere, deres Enker og Børn	128
		Skandia	143
		Svendborg Toldsteds Forsikringsforening for Søfolks Ejen- dele	63
		Søassuranceforeningen Æro	101
		Sømandsforeningen	194
		Sønderho Enkekasse	241
		Sønderho Understøttelsesforening	132
		Thuro	206
		Tojassuranceforeningen »Neptun«	71
		Urania og Nordsøen	230, 233
		Vejle Sømandsforening	94
		Viking	206
		Ørekassen	78
		Østasiatisk Kompagni	207
		»Georg Stages Minde«, Stiftelsen	222, 510, 648
		»Gigantic«, Kæmpedampskibet	362
		Goole, Kultrimming i	453
		Grundlovsforslaget, Om	646
		Grækenland, Undervægt paa Fiskelast til	13
		Göteborg, Havneafgifterne i	91
		Göteborgs Havn, Udvidelse af	324
		<b>H.</b>	
		»Haardt«s Kollision, Tysk Dpsk.	15
		Hals Fyrtaarn, Bjergning af Fundamentet til	303
		Hamburg-Amerika Liniens Køb af »Fionia«	392, 403
		Hamburgs Havn, Udvidelse af	202
		Handelslaaden, Tilgangen af Mandskabet til	511, 648
		Hansen, Frederik, Bedstemand	48
		Hansen, Johan, Generalkonsul	634
		Hansen, Robert, Grosserer	361, 371
		Hansen, Victor, Kontreadmiral	302
		Havarier og Forlis	I omtrent hvert Nr.
		Havarisag, Et mærkeligt Udfald af en	555
		Havneafgifter, Statens Vederlag for Oppebørselen af	237
		Havne, Danske	Næstsidste eller sidste Nr. i hver Maaned.
		Havre, Befragtningsforhold i	361
		Heimdals, Dampskibsselskabet	121
		Helsingør Løseri	65
		Helsingør Skibsværft	108, 534
		Henstilling, En	5, 30, 47
		Hjemsendelse af danske og norske Søfolks Penge	143
		Hvide Havet, Sejladsen paa	330, 531
		Hvide Sande, Undersøgelse af Forholdene ved	92
		Højdemetode, Marcq St. Hilaire's	659
		»Højdemetoden«	544, 590, 613
		<b>F.</b>	
Falklands-Øerne, Traadlos Telegrafstation paa	165		
Fanøbugten, Forslag om et Motorfyrskip i	19		
Faren ved at Skibe passerer tæt forbi hinanden, Om	679		
Finanslovsforslaget 1912—1913	20, 36		
—  1913—1914	566, 579		
Finland, Lødsforholdene for danske Skibe i	507		
Finske Lødsvæsen, Det 83, 91, 121, 125, 156, 165, 221, 228, 261, 285, 286, 302, 325, 428, 565			
»Fionia«, Dieselmotorskibet	162, 355, 371, 392, 403		
Fiskelast til Grækenland, Undervægt paa	13		
Fiskeri- og Motorudstilling, Den nordiske	451		
Flagsignal-Kort	578		
Forhyringsvæsnen	415, 485, 553		
Forlis, Store Tab ved	82		
Frugtmarkedet	I hvert Nr.		
Frugtmarkedet og Skibspriserne, Om	679		
Fragtsatser, Forhøjelse af	599		
Frankrig, Strejker i	361, 372, 404, 416, 451		
Franske Havne, Sundhedspas i	473		
Frem, Dpskss.	531		
Prilhavnslov Nr. 44 af 31. Marts 1891, Forslag til Lov om Ophevelse af Lov Nr. 64 af 7. April 1899	213, 215, 308		
Furness, Lord Christopher	623		
<b>Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:</b>			
Aarsberetning	237, 243, 253, 259, 269, 275		
Meddelelser fra 13, 75, 135, 201, 269, 323, 403, 449, 507, 553, 599, 633,	657		
Sekretærskiftet i	378		
Statstilskudet til	155		
		<b>G.</b>	
Gas i Skibsrum, Brændbar	285		
Gefion, Dampskibsselskabet	541		
<b>Generalforsamlinger:</b>			
Barrmeister & Wain	168		
Carl, Skjold, Gorm	206		
Cimbria, Fiona, Vendila	224, 570		
Codan	207		
Danmark	132		
Dannebrog, af 1896, Neptun	187, 188		

	Side	Side	
<b>J.</b>			
Immingham, Ny Dok i .....	437, 633	Lloyds Register of British and Foreign Shipping 81, 142, 254, 462, 578, 682	
»Imperator«, Kæmpeskibet .....	324, 420	Lødsforhold for danske Skibe i Finland .....	
»Industri«s Forlis, 3/m. Sk. ....	532	Lødsninger, Om Takstørne for .....	
Isen paa N.-Atlantehavet i 1912 ..	244, 302, 323, 437, 486, 532, 541, 581, 633, 680	Lødsvesnet af 13. Juni 1879 m. v., Lovforslaget om Ændring i Lov om .....	
Island, Havneanlæg paa .....	324	Lødsvesnet af 13. Juni 1879, Lovforslaget om Ændring i Lov om Lønninger m. v. ved .....	
Island, Havnesalg paa .....	52	Londons Udvikling .....	
Island, Radiotelegrafstation paa ..	474	Løseapparat, Steurins .....	
Issikringstjeneste, Den amerikanske ..	381	»Lusitania«. En Rekord af Dpsk. ....	
Is, Tegn paa Nærhed af .....	301	Lydsignaler i Motorskibe .....	
Italien, Krigsforanstaltninger i .....	65, 214, 301	Løgemidler, Skibes Forsyning med .....	
Japan, Panamakanalens Betydning for ..	339	<b>M.</b>	
Japan, Risikoen for hvide Folk ved at romme i ..	657	Maanedscertepartier .....	
Japan, Skibbyggeriet i .....	417	Malmö, Ny Tordok i .....	
Jenisej og Ob Mundinger, Paatænkt Skibsforbindelse mellem ..	202	Mandskab til Handelsflaaden, Om Tilgangen af .....	
Jernfilspaaner som Ballast, Faren ved .....	565	Mano, Redningsstation paa .....	
»Jutlandia«, Dieselmotorskibet .....	301, 633	Mareq St. Hilaire Metoden .....	
<b>K.</b>			
Kanada, Kystfart i .....	121	»Margarets Forlis, Svensk Dpsk. ....	
Kedelsprængning, Om .....	270	»Martinsons Stranding, Russ. 3/m. Sk. ....	
Kejser Wilhelm Kanalen .....	3, 4, 91, 679	Maskinisters Haandværksprøve, Om .....	
Kejser Wilhelm Kanalen, Trafikforstyrrelser og Lødsforholdene i ..	36, 37, 122, 657, 671	»Matadors Grundstødning, Om Dpsk. ....	
»Kend Dit Skib« .. 532, 543, 568, 581, 589, 600, 614, 625, 635	635	Mehedia, Aabning af den marokkanske Havn .....	
Kinesisk Søroveri .....	427	Melchior, Moses, Grosserer .....	
Kjøbenhavns Bunkerkul Depot .....	647	Meksikanske Immigrationslov, Den .....	
Kjøbenhavns Flydedok & Skilsværft .....	486, 633	Meksiko, Godt Marked for Petroleumsmotorer i .....	
Kjøbenhavns Frihavn, Salg af Arealer tilhørende ..	213, 215, 340	Meksiko-Linie, Dannelsen af en svensk .....	
Kjøbenhavns gamle Havn .....	47	Metersystemets Indførelse .....	
Kjøbenhavns Havn, Trafikken paa .....	81	Middleshro, Strejke ved Saltværkerne i .....	
Kjøbenhavns Maskinistskole .....	244, 345, 485	Mississippiflodens Udlob .....	
Kjøbenhavns Toldvæsen, Forandring i Ekspeditionstiderne for ..	449	Monitor Skibstypen .....	
Kolding Sømandsforening .....	91	Motorfyrskib i Faoubugten, Forslag om et .....	
Kompasset, Elektrisk Svejsnings Indflydelse paa .....	462	Motorskibbygning .....	
Konkurrence, Om Skibenes indbyrdes .. 185, 228, 260, 301, 339	339	Motorskibes Lydsignaler .....	
Korsør, Det ny Fyr ved .....	302, 509	Motorskibe til Fragtfart, Store 65, 97, 107, 122, 149, 301, 497, 508, 658	
Kreditforening af Ejere af danske Skibe, Forslag til Lov om Begunstigelser for en .....	634	Motor Sejlskibe .....	
Kreditforening for Skilbredere .....	566	Mytteri om Bord .....	
Krigskontrabande, Om .....	423, 587, 599, 613, 634	Møller, L. M. J., Næstformand i Sø- og Handelsretten .....	
Kristianssand, Ny Grund ved Indsejlingen til .....	245, 271	Monstring af svenske Søfolk paa danske Skibe, Om .....	
Kronprins Frederiks Fond .....	519	Monstringskontoret .....	
Kronstadt, Ekspeditionen i .....	495, 657	<b>N.</b>	
Kronstadt, Kullosning i .....	107	Nakskov, Forbedring af Sejllobet til .....	
Kronstadt, Sejladsen paa .....	202	Navigationslærerens økonomiske Stilling, Om .....	
Kultoldens Ophævelse, Udsættelse af .....	238	Navigations- og Søneringsvæsnets Ordning .....	
Kurser og Pejlinger i engl. Kort, Indførelse af retvisende ..	61	Navigering uden Ror, Om .....	
»Kurs«s Forlis, Dpsk. .... 496, 497, 521, 623, 669	669	Navigering, Uforsvarlig .....	
Königsberg, Farer ved Lastning i .....	14	Neapel og Torre Annunziata, Løsning af Korn i .....	
<b>L.</b>			
Ladninger, Farlige .....	46	Negligenceklausulen i Praksis .....	
»La France«, Fransk, femmastet Skib .....	7	»New«s Grundstødning, Dpsk. ....	
La Pallice—La Rochelle, Udvidelse af Havnene i .....	613	New York, Forlængelse af Dokkerne i .....	
Larsen, L. C. Helweg-, Guvernør .....	143	Nicolajeff, Uddybning af Havnen ved .....	
Lissabon, Skilbsafgifter i .....	142	N.-Atlantehavet, Isen paa .. 244, 301, 302, 323, 486, 532, 541, 588, 633, 680	
<b>Litteratur:</b>			
C. F. Berg: Ordbok for Forretningsmænd, Skilbredere, Skilbsførere og Styrsmænd .....	82	Norden, Dampskibss. ....	
Anshelm Nordborg: Modern Signalering .....	143	Nordisk Skilbsrederforening .....	
Aug. Bangs Boghandel: Lov om Bogføring .....	392	»Nordkaps Forlis, Svensk Sk. ....	
Johs. Jantzen: Certepartier og Kommosementer .....	523	Norge, Maskiniststrejke i .....	
Aalborg Annoncebureau: Nordeuropæisk Havneløds .....	531	Norge og Amerika, Oprettelse af traadløs Forbindelse mellem ..	
H. C. Lagesen & John Kruse: Kend Dit Skib .....	543	Norges Handelsflaade 1912 .....	
V. G. Andersen og M. Arnvig: Højdemetoden .....	544	Norsk Bjergningskompagni .....	
J. A. D. J. Bildsø: Tillæg til danske Søfartslove i Uddrag ..	613	Nybygninger, Køb og Salg .....	
J. A. D. J. Bildsø: Nautisk Almanak .....	613	Nødsignal, Misbrug af .....	
Sjøfartskontoret, Kristiania: Norges Handelsflaade 1912 ..	646	Norre Sundby, Udvidelse af Havnen i .....	
H. Ewald: Under Dannebrog .....	647	<b>O.</b>	
F. V. Mortensen: Aarbog for den danske Fiskerflaade ..	680	Ob og Jenisejs Mundinger, Paatænkt Skibsforbindelse mellem ..	
		Oldenburg, C., Næstformand i Sø- og Handelsretten .....	
		Oljefade, Furiq Sædvane ved Stuvning af .....	
		»Olympic«, Kæmpedampskibet .....	
		Opholdsrum, Desinfektion af Mandskabets .....	
		Overlastning, Bøde for .....	

	Side
<b>P.</b>	
Painpool, Klarering i .....	51, 107
Panama-Kanalen 15, 61, 76, 99, 107, 151, 339, 361, 416, 428, 462, 474, 486, 497, 508, 521, .....	624
Pendul Propelloren, Vogts .....	66
»Porsian«s Undergang, Damptrawler .....	329
Petersen, Ludvig, Sekretær .....	378
Port Romain og Port Larrath, Farlige Lastepladser ved .....	496
Port Snids Havn, Forbedringer ved .....	14
Portugal, Om Breve til .....	680
Poulsens traadløse Telegraf .....	565
»Prevention is better than cure« .....	185
Pullmotor til Redningsvæsnet, Forsøg med .....	521

### Q.

»Quevilly«, Fransk firemastet Skib .....	7, 238
--	--------

### R.

»Raftund«s Brand, Norsk Dpsk. ....	474
Randers, Søjlobet til .....	165
Rechnitzer, P., Konsul .....	680
Redningsmidler, Skibes Forsyning med 245, 260, 276, 291, 357, 450, 451, 485, 486, 496, 509, 531, 541, 577, .....	645
Redningsmænd, Belønninger til .....	166
Redningsstation, Udplyndring af en norsk .....	392
Redningsvæsnet .....	191
Redningsvæsnet, Anerkendelse af det danske .....	52, 83, 391
Remanent Magnetisme, Om .....	645
Retningsangivelser i engelske Kort, Indførelse af retvisende ..	61
Reykjaviks Havn, Udvidelse af .....	521
Rio de Janeiro, Havneudgifter i .....	450
Rostoff v. D., Udvidelse af Havnen i .....	566
»Russia«, Dpsk. ....	330
Russiske Isbrydere, Program for de .....	647
Russiske Skibbygningspræmier .....	495
Russiske Somænd, Pas for .....	532
Russisk Lastelinie, Den ny .....	83, 155, 508, 541, 555, 565
Rødby Havn .....	52, 277, 291
Rødby Havn, Dampskibss. ....	541, 623
Rødby Toldsted, Ud- og Afmonstring for det nedlagte .....	612
Rødvig Havn .....	355
Romning i meksikanske Havne .....	524

### S.

Salpoterproduktionen i Chile .....	98
Saltladninger fra Sortehavet til russ. Østersøhavne .....	304
Sammenhold .....	185, 228, 260, 301, 339
Sammenstød mellem Skib og Hval, Farligt .....	451
Schiebau's Skibsværft, 75 Aars Jubilæum i .....	554
Søjlhastighed, Ensartet .....	416
Søjlskihe, Fordelagtige Køb af .....	99
Søjlskibe, Forudbefragninger af .....	51
Søjlskibenes Forsvinden .....	51, 508
»Selandia«, Dieselmotorskibet .. 65, 91, 97, 114, 122, 125, 136, 156, 166, 186, 203, 222, 238, 277, 285, 330, .....	340
»Sombilan«, Dieselmotorskibet .....	326
Sevilla, Havnen i .....	63
Sieurins Løseapparat .....	98, 512, 604
Sikkerhed for Menneskeliv til Søs, Konference om .. 260, 276, 291, .....	450
Sikkerhed for Menneskeliv til Søs, Om .. 357, 451, 485, 486, 496, 509, 531, 541, 577, .....	645
Sikringsforanstaltninger, Præmiekonkurrence om .....	245
Skibbygningsindustrien .....	92, 404, 437, 496
Skibbygningspræmier, Russiske .....	495
Skihe, Farlige .....	3
Skibes Forsyning med Lægemidler, Bekendtgørelse om Æn- dringer i Forskrifter og Regler for .....	577, 578, 587
Skibsbaade, Hjælpebidler til Udsætning af .. 228, 239, 246, 261, 271, 277, 292, .....	348
Skibsdagbogen, Betydningen af en Fejlskrift i .....	214, 254
Skibsefterretninger .....	I hvert Nr.

Skibsfartstraktat, En dansk-japansk .....	99, 277
Skibsfartstraktat mellem Danmark og Colombia, Oprettelse af en. ....	261
Skibsforkongres, Den skandinaviske .....	46
Skibsofficer Kongres, Den tredje nordiske .....	165, 171, 186
Skibspriserne og Fragtmarkedet, Om .....	679
Skodder, Om vandtætte .....	486
Skoleskibe .....	215, 332
Slippeapparater til Skibsbaade .. 229, 239, 246, 261, 271, 277, .....	292, 348
»Snorre«s Undergang ved Eksplosion, Norsk Dpsk. ....	285
Spanien, Toldbehandling af Varer i .....	155
Spanske Havne, Sundhedsforanstaltninger i .....	428
Spanske Skibsalgifter .....	99
Splitflag, Rent .....	53

### Spørgsmaal og Svar:

Hvilket Inventar skal en Arbejdsbaad til Skibe af over 200 Tons udenfor den indskrænkede Fart være forsynet med? .....	110
Er »Dansk Navigatorforening« i Kjøbenhavn en Forening af Officerer af alle Grader i Handelsflaaden? .....	489
Kan det forlanges, at Aktiebrev skal forevises af personlig bekendte paa Generalforsamlingen nærværende Aktie- ejere? .....	558
Findes der noget Pengeinstitut i Danmark, der giver Laan i Skibe mod Pant i Skibets Bilbrev? .....	558
Skal en ældre Skibsfører, der gaar over i Dampskibsfart, underkaste sig Synsprøve? .....	637
Stettin, Skibsfarten paa .....	403
Stillingsplanker af Ladningen, Brug ikke .....	238
Stockholm, Den danske Trafik paa .....	329
St. Petersborg, Ekspeditionen i .....	657
— Indlastning af Trælaster fra Lægtene i .....	193
— Kullosning i .....	317
— Sejladse paa .....	172, 191, 317
St. Thomas Havn 45, 65, 75, 136, 245, 260, 308, 317, 417, 428, .....	556
St. Thomas, Ledefyr ved .....	65
St. Vincent, Undervandsklokke ved .....	324
Styrmand uden Styrmandsbevis, Fungerende .....	221
Støvsugeapparat, Om .....	612
Subventioner, Skibstarts .....	340
Sundhedsforanstaltninger .....	13, 614
Suez-Kanalen .....	330, 392, 474, 556
Svaneke Havn, Sprængning af en Dæmning i .....	474
Svaneke Havn, Udvidelse af .....	566, 588
Svenske La Plata Linie, Den .....	83
Svenske Søfolk paa danske Skibe, Monstring af .....	84
Svensk Skeppsrederiforening for Segelfartyg, Møde i .....	82
Sveriges Almäna Eksportforening .....	285
Sveriges Handelsflaade .....	3
Svitseres Bjergningsentreprise .....	136, 207
Sydlynsk Dampskibsselskab .....	222, 521
Synsmænd, Cirkulære til samtl. ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede .....	15
Sofartsministeriet .....	556
Sofartstruster, Amerikanske .....	362
Sogelys, Damperes Forsyning med .....	427
Sokort, Rettelser til og ny Udgaver af .....	4, 202, 462
Sokort, Tilsyn med .....	53, 62, 291
Solovens § 26 .....	185
Solovens § 40 om Soforklaring, Overtrædelse af .....	2
Solovens Bestemmelser om Sammenstød og Bjergning, Lovfor- slag om Ændring i .....	244, 254, 294, 346
Sømandsbiblioteket for Danmark .....	461
Sømandshjem, Foreningen for skandinaviske .....	113
Sømandshøjskolen i Svendborg, Aarsberetning fra .....	171
Sømandsmission i fremmede Havne, Dansk .....	271, 624
Søværingsloven, Bøde for Overtrædelse af .....	221
Søværings- og Navigationsvæsnet's Ordning .....	670, 683
Sø- og Handelsretten .....	2
So og Land .....	I omtrent hvert Nr.
Soulykke-Statistik, Dansk .....	396
Søvejsreglernes Artikel 9 .....	81, 107
— Artikel 16 .....	171
— Artikel 26, Forstaaelsen af .....	275, 307, 309, 415

	Side		Side
<b>T.</b>		<b>V.</b>	
Taae, Fart i .....	171	»Waratahe«, Det savnede engelske Dpsk. ....	21
Taae, Forsøgsvis Tænding af engelske Fyr i .....	680	Wedel, A., Brofoged .....	222
Taukskibe, Mange .....	520	Vejroversigt over N.-Atlantehavet 5, 68, 127, 205, 255, 317, 383, 440, 487, 545, 602, 649, 684	684
Teignmouth, Løsning af Gaskul i .....	61	Welins Kvadrantdaiver .....	554
»Texaco« Sammenstød med en Mine, Amerikansk Dpsk. ....	271	Verdens Handelsflaade .....	52
Thore, Dampskibss. ....	556	Verdenshøsten i 1911 .....	142
Thyborøn Kanal .....	172	Verdens Tomnagens Størrelse .....	46
Tilsynet med Dampfartøjer, Ny Bekendtgørelser angaaende nærmere Forskrifter for Bygning og Udstyr m. m. ....	475	Verdens ældste Sejlskib .....	450
Tilsynet med Sejlskibe .....	113, 680	Vesterhavet, Dampskibss. ....	172
Tilsyn med Sejlskibe m. m., Forslag til Lov om Ændringer i Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om .....	660, 669	White Star Liniens Kæmpedamper »Titanic« 221, 227, 244, 245, 271, 324, 404	404
»Titanic«s Undergang, Dpsk. 221, 227, 244, 245, 254, 271, 324, 404, 427, 437	324, 404, 427, 437	Wiborg Havn, Udvidelse af .....	565
Torm, Dampskibss. ....	113, 172, 206, 381	Vigepligt, Har en Dampor, der har Trawlen ude 275, 307, 309, 415	415
Tornby Strand, Taaesignaler paa .....	121	»Viking«, Skoleskibet .....	4, 92, 137, 143, 150, 155
Torre Annunziata og Neapel, Løsning af Korn i .....	416	Vrag, Faren ved drivende .....	381
Traadløs Telegrafi .....	15, 21, 91, 372, 391, 428, 521, 565	»Vyl«, Fyrskibet .....	46
Traadløs Telegrafi, International Konference for 271, 355, 404, 427	271, 355, 404, 427	Værnepligtslov, Ny .....	430
Traadløs Telegrafi og Søforsikring .....	99	<b>Ø.</b>	
Traadløs Telegrafi, Passagerskibes Forsyning med 238, 372, 495, 679	238, 372, 495, 679	Østasiatiske Kompagni, Det .....	114, 157, 167, 207, 658
Traadløs Telegrafi, Spansk Lov om Skibes Forsyning med ..	113	Østasiatiske Kompagnis St. Fransisko Rute, Det .....	437
Transatlantisk Passagerfart, Om Sikkerhedsforanstaltninger ved 260, 276, 291	260, 276, 291	Østasien, Diplomati i .....	149, 203
Trapani, Stuverforholdene i .....	657	Østersøen, Udforskning af Strømninger i .....	566
Trollhätta Kanalen, Spærring af .....	633	<b>Illustrationer.</b>	
Trælastelinie, En ensartet skandinavisk .....	346, 355, 372, 415	Skibsfører John Kruse .....	31
Tyrkiske Krigsforanstaltninger 121, 136, 156, 228, 261, 270, 291, 302, 307	121, 136, 156, 228, 261, 270, 291, 302, 307	Bedstemand Frederik Hansen .....	48
Tyske Motorskibe .....	508, 638	Panama-Kanalen .....	77
Tyske Skibsfartsliniers Dividender i 1911 .....	20, 37	Cliffords Affiringsapparat .....	239
Tysklands maritime Udvikling .....	339	Evans automatiske Slippeapparat .....	240
<b>U.</b>		Levéls Slippeapparat .....	246
Uden Ror i Nordsoen .....	497	Hill & Clarks automatiske Slippeapparat .....	246
Ugandas Bomuldsproduktion .....	417	Donovans Slippeapparat .....	262
Ulykkesforsikring, Søfolks .....	274	Mills Slippeapparat .....	262
Undervandsklokkesignaler .....	113, 324	Robinsons Slippeapparat .....	272
Ushant, Undervandsklokke ved .....	113	Jul. Christensens Slippeapparat .....	272
Uruguay, Kystfart i .....	346	Konsul P. Rechnitzer .....	680



# Indholdsfortegnelse

over

## Efterretninger for Søfarende

1912.

### A.

#### De danske Farvande.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Danmark.</b>		<b>Skagerrak.</b>	
Lystd. ind. el. omb. m. Vintersøm.....	323	Hirshals NNØ. Vrag.....	2814
Rett. til Søkort-Arkivets Publikationer.....	384	Hirshals NØ. Vrag forg. eftersøgt; uskl.;	
Oplysn. om Misv. Aft. ....	385	Dybdo.....	2573. 2630. 2691
Afm. upl. ....	429	Skagen. Lodsdamper midl. omb. ....	1415
Rett. til Kort Nr. 250 .....	1413		
Bestem. for Sign. fra Skibe, der genere; af		<b>Kattegat.</b>	
Søgelys .....	1600	Fyrsk. og Td. ind.....	324
Tændn. For. af Fyr, Lystd. m. m.....	1714	Fyrsk. udl.....	430
Tillægsbestem. for Lodserier.....	2459. 2690	Fyrsk. og Td. udl. . 483. 539. 541. 638. 701.	1095
		Sienspæs-Flak og Asaa-Rende N. Søm. fl. 148.	1094
<b>Nordsøen.</b>		»Hals« Kltid. omb. m. Vintersøm.; atter udl.	387
Vagere til Opmaal. udl. ....	1837	638	
Mano. Redn.-Stat. opr. ....	2390	Hals-Barre. Belysn. for.....	540. 700
»Graadyb« Fyrsk. ind.; udl.; fl.; Must tilk.;		Mariager-Fjord NØ. Kltid. midl. udl.....	790
Advarsel; Belig.... 320. 386. 1092. 1602.	1774	Kongsdal. Vrag afm.; uskl.....	904. 1717
1885. 2129		Randers-Fjord. Randers Havn. Kran bortt..	1535
Graadyb. Lystd. omb. m. Vintersøm; atter		Gjerrild. Fyr for.....	1714. 2692
udl. .... 76. 145. 482. 536.	589	»Tangens« Lystd. for.....	1714. 2328
»Vyl« Fyrsk. atter udl.; midl. omb.; udl.;		Læso-Trindel. Dybde over Vrag.....	2522
Belig. .... 201. 1715. 1947.	2129	Læso S. »Silde-Røn« Lystd. ind.; udl..	1155. 1658
»Horns-Rev« Fyrsk. midl. omb. ....	1601	Anholt-Knob N. Driv-Søm. ....	2392
»Horns-Rev« Fyrsk. V. Driv. Vrag .....	1318	Anholt. Ostebakke Fyr nedl.....	1714. 2328
Blaavands-Huk NV. Vrag .....	1716	»Anholt SV« Lystd. udl.; Lys-Fløjttd. 1714	2328
Nymindegab. Hindr. for Sejlads .....	2157	2815	
»Thyborøn« Lys-Fltd. omb.; udl. og fl.; Belig.; sl.	1154	Naveren. Vrag uskl. ....	149
1886. 1948.	3041	Ebeltoft. Søm. opf.....	2574
Thyborøn-Kanal. Oplysn. om Sign., Lystd.		Tuno-Knob. Skydetd. udl.; do.; ind. 753. 1157.	2329
ind.; Lystd. ind.; udl.; Forfyr bortskyl.,		Sogrund. Td. Belig.....	1604
midl. Fyr t., Lystd. midl. ind.; do.; nyt		»Odense-Fjord« Kltid. omb. m. Vintersøm....	2927
Forfyr t.; Lystd. udl.; do.; Fyr. fl. 146. 322.	538	»Lille-Grund N.« Lys-Kltid. sl.; t.....	2330. 2393
1414. 1657. 1714. 1949. 2391. 2460		»Falske-Bolsæ« Kltid. omb. m. Vintersøm... 2927	
Vandstand.. 147. 321. 537. 1038. 1603.	2327	Samsø Ø og V. Skyde-Øv.....	950. 1156. 1362
2029. 2877		Hatter-Rev. Grund tilt.....	1887
Hedegaarde. Redn.-Stat. nedl.....	1093	Sejro SV. Puller fn.....	265
Hanstholm V. Vrag; Lystd. udl.; Oplysn.;		Ordrup-Næs Flak. Søm. udl.....	903
uskl.; Vrag; forg. eftersøgt 699. 752. 902.	1034	Tidsville. Skyde-Øv.....	1463
2690. 2813		Lysegrund Fyr NØ. Vrag; forg. eftersøgt;	
Madsbol Redn.-Stat. nedl. ....	2461	Meddel. er Falsum .....	1319. 1363. 1416
Lønstrup V. Vrag uskl. ....	204	Kullen VSV. Vrag .....	1096

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Sundet.</b>			
Lystd. ind. for Is; atter udl.	267. 323. 484.	542	
Vrag rapp.		755	
Hornbæk Fyr midl. sl.; t.		325.	431
»Lappe-Grund« Fyrsk. ind.; udl.; ind.; udl.	326.	388	
	432.	484	
Helsingør. Tid- og Vindsign. midl. oph.		1776	
Hellerup. Midl. Søm. ind.		389	
Hellerup Lystbaadehavn. Fyr t.; Søm. udl.			
Oplysn.	797. 1464.	3042	
Skudløb. Tuborg Havn NØ. Midl. Vagers udl.		1320	
Trekroner-Bølgebryder. Taagesign. for.		2331	
København. Sign. for Skydn. fra Forter.		327	
Sømine-Øvpl. afm.; Afm. midl. ind.; ind.	754.		
	1536.	2980	
Københavns Havn. Søm. udl.		150	
Middelgrunds-Fort NØ. Sømine-Øv.-Pl. afm.;			
Miner udl., Sejls forbudt.	1536.	1888	
Vraglystd. udl.; ind.	1364.	1718	
Middelgrunds-Fort Fyr SSV. Vraglystd. udl.;			
Vrag uskl.	1365.	1417	
Kongedyb. Mærkebojer udl. midl.		2197	
Saltholm. Skyde-Øv.		702	
»Saltholm-Flak NV.« Kltd. atter udl.; omb.			
m. Vintersøm.	590.	2981	
Saltholm-Flak-Fort. Fyr midl. sl.; t.	300.	543	
Kongedyb. Vrag afm.; Oplysn.; uskl.	328. 391	433	
Nordre-Rose Fyr og Dragor Lodshus. Oplysn.			
om Vandstands-Sign.; do.	2631.	2693	
Dragor-Fort. Fyr sl.; midl. Fyr t.	329. 485.	591	
		630	
Kalleboer. »Kalleboer« Fyrsk. Belig.; udl., ind.		77	
		1605	
»Drogden« Fyrsk. ind.; udl.	330.	484	
»Drogden« Fyrsk. SSV. »Thetford« Vrag.			
Dybde		1097	
»Drogden« Fyrsk. SØ. t. S. Mindre Dybde.		2332	
Flinterenden. Skær fn.		1889	
»Søndre-Flint« Kltd. udl.; ind.	1719.	2632	
Kjoge-Bugt. Nat-Skydeøvelser. Farv. midl.			
spærr.		1890	
Stevens-Klint. Vrag		3043	
<b>Store-Bælt.</b>			
Lystd. udl.		544	
Bojer midl. udl.		545.	2817
Revsnæs-Rev. Dybde i Løb, Løb afm.; Rett.		486	
	640.	703	
Kallundborg-Fjord. Asnæs-NV.-Flak. Vrag			
afm.; bortt.	2575.	2694	
Nordenhuse. Vrag; afm.	2982.	3044	
Sproga N. Muddermaskine snk.		1418	
»Halskov-Rev« Lys- og Fltd. fl.	1950.	2394	
»Korsør« Fyrsk. udl.; fl., Fyr opf.; Fyr t.,			
Fyrsk. ind.; Fyr for.; Fyr midl. sl., Fyrsk.			
udl.; Fyr t., Fyrsk. ind.	487. 1039. 1158.	2197	
	2523.	2816.	2878
Stoense-Løb S. Vrag; bortt.		2633.	2879
Nakskov-Fjord. Søm. midl. ind.		268	
Albuen V. Vrag afm.; Vrag bortt.	2395.	2462	
<b>Lille-Bælt.</b>			
Bojer midl. udl.		545	
Bogense. Havnearb. fuldf.		2576	
Vejle-Fjord. Træskohage. Fyr sl. midl. og om-			
byg.; t.		1465.	1891
Fredericia. Skydning; Uddybn., Advarsel.	1.	1537	
Æro. Skjoldnæs Fyr. Taagesign.-App. i Uor-			
den; i Orden		1720.	1777
<b>Østersøen.</b>			
Langeland SV. Vrag; forgæ. eftersøgt.	906.	951	
Vejnæs-Flak S. Vrag.		1098	
Rødby. Havn aabnet, Fyr t.		1159	
Nysted. Dybde aft.		2396	
»Rødsand S.« Lystd. ind.; sl.; t.; sl.; t.	202.	2397	
	2463.	2818.	2928
»Gjedser-Havn« Fltd. i Drift; paa Stat.	331.	641	
»Gjedser-Havn« Fyrsk. ind.; udl.	332.	546	
»Gjedser-Rev« Fyrsk. ind.; udl.; Taagesign.			
for.	332.	546.	2130
Gronsvund. Nyt-Løb. Puller rapp.; Dybde aft.;			
Puller bortt.	269.	1775.	2819
»Gamle-Tolk SØ.« Søm. omb.	434.	908	
Gamle Tolk. Vrag afm.; Afm. ind.	1258.	2198	
Moen Fyr S. Vrag; Vraglystd. udl.	2880.	2929	
»Bogestrom« Kltd. udl.; omb. m. Vintersøm.		756	
		2983	
Faxe-Bugt. Vrag afm.; uskl.	907.	1210	
Rødvig. Fyr sl., Mole forl., Lanterne t.; Rett.;			
Arb. fuldf., Fyr t.	1321. 1366.	2881	
Stevens SØ. Vrag; Lystd. udl.; Dybde over			
Vrag; Lystd. ind.	642. 704. 952.	1606	
Højrup Ø. Vrag		835	
Bornholm. Vrag		1160	
Trindelen. Søm. drevet i Land		3045	
Hammerhavnen. Stenpuller; bortt.	836.	905	
Tejn. Vrag; Dybde	1721.	2398	
Svaneke. Fyr midl. sl.		1211	
Christiansø-Havn Fyr t.	1714.	2695	
<b>Limfjorden.</b>			
Bestem. for Besejl. af uddyb. Render for.		1040	
»Thyborøn« Lys-Fltd. omb.; udl. og fl.	1154.	1886	
		1948	
Thyborøn-Kanal. Vandstand.	147. 321. 537.	1038	
	1603. 2327. 2629.	2877	
Oplysn. om Sign., Lystd. ind.; Lystd. ind.;			
udl.; Forfyr bortskyllet, midl. Fyr t.;			
Lystd. midl. ind.; nyt Forfyr t.; Lystd.			
udl.; do.; Fyr fl.; sl.	146. 322. 538. 1414.	1657	
	1714. 1949. 2391. 2460.	3041	
Gaasholm-Løb. Nyt Bagfyr t.		1714.	2460
Fjordgrunden. Gr. tilt., Ledemærke ubrugeligt		1838	
Thisted-Bredning. Vrag; Belig.; afm.; uskl.	757		
	708. 837.	1659	
Livo-Bredning. Blinde-Rom. Vrag forsv.		1660	
Logstor-Bredning, Livo N. Vrag; afm.; bortt.		2634	
		2696.	2760
<b>Isfjorden.</b>			
Lynæs Fyr. Brtd. for.		2524	
Jægerspris. Skydn.		1839	
Nykjøbing. Fyr for.		435	
Indler-Bredning. Dronningelysen V. Løsepl.			
afm.		2750	

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<b>Smaalands-Farvandet.</b>	
<i>Omo-Sund. Omo-Rev.</i> Vrag afm.; bortt. 2635. 2930	<i>Svendborg—Ruukjobing—Marstal.</i> Kltid. og
<i>Kirkegrund.</i> Kltid. udl.; ind. . . . . 705. 2882	<i>Fyrpæle ind.</i> . . . . . 203
<i>Karrebøksminde-Bugt.</i> Nat.-Skyde.-Øv. . . . . 953	<i>Ruukjobing.</i> Havnefyr midl. sl.; t. . . . . 954. 2030
<i>Fæmø Havn.</i> Rende uddyb., afm.; Ledefyr t. . . . . 838	<i>Marstal Ø. Långholm.</i> Bk. opf. . . . . 2336
2333	
<i>Jøje-Stetterev og Lindholm-Rev.</i> Lanterne t. . . . . 2199	<b>Færøerne.</b>
<i>Askø Bro.</i> Ledefyr t. . . . . 2334	<i>Sydero. Trangisvaag. Galgetange N.</i> Søm. for. . . . . 2
<i>Ore.</i> Fyr for. . . . . 1714. 2761	<i>Kvalbo-Fjord. Flesen NV.</i> Td. udl. . . . . 1607
<i>Masnedesund Færgebro.</i> Søm. blæst om.; atter	<i>Vaag Ejde.</i> Fiskerfyr t. . . . . 706
opf. . . . . 2250. 2931	<i>Thorshavn. Vestre-Vaag.</i> Fyrs Brtd. for. . . . . 3
<i>Ore-Hoved.</i> Fyr for. . . . . 270	
<i>Bogo.</i> Fyr for. . . . . 1714. 2761	<b>Island.</b>
<i>Stubbekjobing</i> Fyr for. . . . . 1714. 2761	<i>Ismeld.</i> . . . . . 1042. 1780. 2465. 2820
<i>Stubbekjobing.</i> Havn uddyb. . . . . 1722. 2883	<i>Reykjanes Bifyr.</i> Belig. . . . . 2525
<i>Bogestrom.</i> Dybde over Vrag . . . . . 758	<i>Faxaflói. Grötta.</i> Fyr for.; Lysevne . . . . . 1259. 1608
» <i>Bogestrom</i> » Kltid. udl.; omb. m. Vintersøm. . . . . 757	<i>Saudanes.</i> Undervandsskær, Advarsel . . . . . 1892
2984	<i>Langanes.</i> Fyr upl.; i Orden; midl. for. 2251. 2337
<i>Nyord.</i> Lods fartøj perm. ind. . . . . 78	2762
<i>Stenhage.</i> Fyr sl.; t. . . . . 271. 547. 592	<i>Vopnafjodr.</i> Lodshus nedrevet. . . . . 1778
<i>Sandhage.</i> Fyr sl.; t. . . . . 547. 592	<i>Reydarfjodr. Valtarnestangi. Valtarnes.</i> Fyr
	t. . . . . 1699. 1779
	<i>Fåskrudsfjodr. Hafnarnes.</i> Fyr t. 2031. 2200. 2399
<b>Farvandet Syd for Fyen.</b>	<b>Dansk Vestindien.</b>
<i>Soby.</i> Fyrs Brtd. for. . . . . 1041	<i>St. Thomas. St. Thomas Havn. Julge Berge</i>
<i>Flæskholm-Flak N.</i> Vrag; bortt. . . . . 2335. 2464	<i>Hill.</i> Fyr t. . . . . 272
<i>Svendborg-Sund.</i> Søm. for. . . . . 2697. 2932	<i>St. Croix SV.</i> Koralev røpp. . . . . 2201
	<i>Hams-Bluff.</i> Fyrt. opf. . . . . 1714

## B.

## I.

## Østersøen.

Vrag . . . 548. 1322. 1323. 1387. 1840. 1951. 2698	<i>Lundåkrabukten.</i> Vrag. . . . . 2699
2821. 2822. 2933. 2985. 2986. 3047	<i>Barsebäck.</i> Fyr for . . . . . 1213. 2700
	» <i>Malmö Redd</i> » Lods- og Fyrsk. ind.; udl. . . . . 334
	488
<b>Sverrig.</b>	<i>Malmö.</i> Lystd. midl. omb.; Taagesign. for. . . . . 1538
<i>Sommerafm.</i> . . . . . 707	1953. 2034
<i>Fyrsk. udl.</i> . . . . . 392. 488. 549	<i>Limhamn.</i> Afm. for.; Fyr for. . . . . 760. 1262. 1894
<i>Fyr. midl. sl.; t.</i> . . . . . 393. 593. 839	<i>Vinterenden.</i> Fyrsk. ind.; udl. . . . . 266. 549
<i>Sømærker til Opmaal.</i> . . . . . 750	<i>Sjollen S.</i> Søm. for. . . . . 2987
	» <i>Oscarsgrund</i> » Fyrsk. midl. omb. . . . . 956
	<i>Bredgrund.</i> Fyr for.; Brtd. for. . . . . 1213. 2577. 2823
	<i>Skånör.</i> Fyr for. . . . . 1213. 2823
	<i>Falsterbo VSV.</i> Vrag afm. . . . . 3047
<b>Sundet.</b>	» <i>Falsterbore</i> » Fyrsk. Taagesign. for.; ind. . . . . 79
<i>Td. ind. for Is; udl.</i> . . . . . 273. 504	335
<i>Höganes.</i> Uddybn.; Fyr for. . . . . 1466. 3046	» <i>Falsterbore</i> » Fyrsk. SØ. Vrag; bortt. . . . . 1262. 1410
» <i>Svinbådan</i> » Fyrsk. ind.; udl.; midl. omb. 333. 392	
955	
<i>Kullagunnarstorppgrund.</i> Kltid. for. . . . . 4. 643	<b>S.- og Ø.-Kyst.</b>
<i>Hveen Fyr.</i> Taagesign.-Stat. opr. . . . . 1467	<i>Lystd. ind. for Vinteren; udl.</i> . . . . . 151. 707
<i>Landskrona.</i> Søm. ind. perm.; Td. ind.; For;	» <i>Trelleborgs Redd</i> » Fyrsk. ind. . . . . 336
<i>Rett.</i> . . . . . 5. 204. 644. 1260. 1468	» <i>Trelleborgs Redd</i> » Fyrsk. SSØ. Vrag . . . . . 2133
<i>Norra Haken.</i> Lystd. for . . . . . 1893	<i>Trelleborg.</i> Lystd. midl. omb. . . . . 1263
<i>Västerflacket.</i> Lystd. udl. . . . . 1044. 1952	<i>Kullgrundet.</i> Søm. udl. . . . . 7. 708



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Bottniske Bugt.</b>			
<i>Uleåborg</i> Distrikt. Søm. ind. ....	489	<i>Neva Munding, Krivaya.</i> Fyr sl. ....	2205
» <i>Plevna</i> « Fyrsk. udl.; ind. ....	1540. 2768	» <i>London-Grunde</i> « Fyrsk. midl. omb.; udl. og for.; Oplysn. ....	1900. 2038. 2259
<i>Brahestad, Aijä.</i> Fyr for. ....	2255	<i>Narva Bugt og Luga Bugt.</i> Oplysn. om Lyst. ....	1964
» <i>Nahkiainen</i> « Fyrsk. udl., Taagesign. for.; ind. ....	1665. 2825	<i>Srednjaja.</i> Lystd. udl. ....	1476
<i>Österklacken.</i> Søm. ind. ....	89	<i>Narva.</i> Oplysn. om Fyr. ....	800
<i>Jakobstad, Rummelgrund og Bredhällan.</i> Fyr for. ....	2256	<i>Lavensari Banke.</i> Gr. ....	1477
<i>Norra Quarken.</i> Gr. ....	645	<i>Lavensari.</i> Bk. nedl. ....	843
» <i>Suipans</i> « ( <i>Quarken</i> ) Fyrsk. udl. ....	1471	<i>Hogland S.-lige Fyr.</i> Taagesign. ....	762
<i>Wasa</i> Distrikt. Søm. ind. ....	490	<i>Kunda.</i> Fyrs Brtd. ....	801
<i>Brändö—Rügrund.</i> <i>Skutskärs Krokarna.</i> Bk. for. ....	158	<i>Kaspervig.</i> Fyrs Brtd. ....	801
<i>Nikolaistad.</i> Dybde ....	2639	<i>Nygrund.</i> Gr. Belig. ....	2139
<i>Strömmingsbådan Fyr—Rönnskär.</i> Vrag	2769	<i>Vulfsö.</i> Fyr sl.; t. ....	343. 550
<i>Bergö, Moikepää.</i> Søm. udl. ....	159	» <i>Revelsten</i> « Fyrsk. ind.; udl. ....	276. 1324
» <i>Storkallegrund</i> « Fyrsk. udl.; ind. ....	1472. 2826	<i>Reval.</i> Td. udl.; Oplysn. om Fyr.; Skyde-Øv.; Afm. for.; Fyr. t. ....	30. 802. 803. 1050. 1846
» <i>Relandersgrund</i> « Fyrsk. ind.; udl. ....	28. 1165	Havneindløb midl. lukket. ....	1478
<i>Åbo</i> Distrikt. Søm. ind.; Oplysn. om Fyr	90. 340	<i>Middelgrund.</i> Td. udl. ....	2707
<i>Kalkudd.</i> Fyr fl. ....	2827	<i>Lillegrund.</i> Skydemaal udl. ....	1786
» <i>Storbrotten</i> « Fyrsk. ind.; udl.; Belig. ....	210. 1101	<i>Nargö.</i> Oplysn. om Fyr; midl. sl. ....	275. 1265
	2204	<i>Kap Surop.</i> Lystd. udl. ....	2206
<i>Gådaholm.</i> Bk. nedl. ....	395	<i>Baltisk Port.</i> Fyr t. ....	2938
<i>Ålands</i> Distrikt. Oplysn. om Fyr; Søm. ind. ....	340	<b>Østersøen.</b>	
<i>Lemström Kanal.</i> Signalfyr ....	640	Fyrsk. ind.; udl. ....	212. 764. 911
<i>Stora Soltunga.</i> Fyr t. ....	2935	<i>Moon-Sund.</i> Worms. Bk. opf. ....	162
<b>Finske Bugt.</b>			
Oplysn. om Fyr	341	<i>Stapelbotten.</i> Lystd. for. Farve.; sl. ....	1617
<i>Helsingfors</i> Distrikt. Fyr t.; Rett. ....	91. 160	<i>Nuckö—Worms Kanal.</i> Søm. udl. ....	213. 2582
<i>Russarö.</i> Ledefyrs Retning ....	161	<i>Werder.</i> Fyr nedl. ....	1479
<i>Barösund.</i> Søm. ind. ....	2257	<i>Riga Bugt.</i> <i>Ainesh (Hainasch).</i> Fyr nedl., Gr. Belig.; Søm. udl. ....	1725. 2263
<i>Kalbodargrund.</i> Bk. ødl.; i Orden 1102. ....	1785	<i>Dänamünde.</i> Afm. ....	2264
<i>Kräkholmen.</i> Fyr for. ....	1960	<i>Riga. Ust—Dvinsky.</i> Bk. tydeliggøres; Oplysn. om Fyr ....	31. 1480. 2342
<i>Powskär NV.</i> Gr. fn. ....	1962	<i>Neuer Mühlgraben.</i> Fyr t. ....	31
<i>Rönnskär V.</i> Skær; Td. udl. ....	1844. 1961	<i>Domesnæs.</i> Oplysn. om Fyr ....	344
» <i>Åransgrund</i> « Fyrsk. eventuelt ind. ....	211	<i>Michailov (Pissen).</i> Fyr Oplysn. om Vinkler ....	1542
<i>Nygrund.</i> Gr. fn., Søm. fl. ....	1370	<i>Hans Wogatski.</i> Vraglystd. ind.; udl. ....	214. 1224
<i>Helsingfors. Sveaborg.</i> Skyde-Øv. ....	1615	<i>Osæl. Arensburg, Gallirau (Allirachu).</i> Fyr t. ....	2467
<i>Helsingfors. Gustafsvärds Sund.</i> Søm. udl. ....	92	» <i>Nekman Grunde</i> « Fyrsk. Fyr for.; midl. ind. ....	763
<i>Helsingfors. Kuggen Lods-Stat.</i> nedl. ....	492		910. 2641
<i>Löfö.</i> Gr. ....	1845	» <i>Saritscheff</i> « Fyrsk. Oplysn. om Taagesign.; midl. ind. ....	345. 2642
<i>Lomisa. Urregrund.</i> Fyr for. ....	2936	<i>Osæl. Varul.</i> Fiskerfyr t. ....	647
<i>Kotka.</i> Bk. nedl. ....	2640	<i>Meldri (Möldr).</i> Afm. ....	2528
<i>Wiborg</i> Distrikt. <i>Einonkari.</i> Vager ind. ....	493	<i>Leo Bugt.</i> Dybde. ....	2262
<i>Standart-Red.</i> Gr. afm. ....	1899	<i>Ragudis.</i> Fyr t. ....	2887
<i>Pukionsaari S.</i> Skær afm. ....	2258	<i>Kaunispeje.</i> Fyr t. ....	2466
» <i>Werkkomatala</i> « Fyrsk. ind.; udl. ....	29. 1371	<i>Lyserort Rev.</i> Td. udl. ....	2468
<i>Styrsodden NV.</i> Vrag; forg. eftersøgt. ....	2706	» <i>Lyserort-Rev</i> « Fyrsk. Uvkl. ....	32
	2937	» <i>Lyserort</i> « Fyrsk. SV. Vrag forg. eftersøgt. ....	215
<b>Rusland.</b>			
<b>Finske Bugt.</b>			
<i>St. Petersburg.</i> Lystd. for. til Lys-Kltd. ....	1475	<i>Windau N. Stalsen.</i> Fyr t. ....	2770
<i>Kronstadt Bugt.</i> Td. udl.; Lystd. for.; Td. udl. ....	1326. 1474. 1541. 2260	<i>Windau SV.</i> Gr. fn. ej, Søm. ind. ....	2939
<i>Neva Bugt. Peterhof.</i> Fyr for. ....	1616. 2138	<i>Steinort N.</i> Driv. Skiver; indbjærg. ....	2132. 2265
<i>Neva</i> « Fyrsk. og <i>Kronstadt.</i> Oplysn. om Fyr og Taagesign. ....	342	<i>Libau.</i> Td. ind.; Lystd. udl.; Fyrsk. atter udl.; Lystd. ind.; udl.; Skydetd. udl. ....	346. 709. 764
			1051. 1103. 2643
		<i>Kejser Alexander III Havn.</i> Fyr for.; Dybde; Oplysn. om Fyr 93. ....	216. 494. 1543
		<i>Bernaten Rev.</i> Td. ind. ....	346

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Tyskland.</b>		udl.; ind.; udl.; omb.; ind.; Oplysn.; udl.;	
Tid. i Drift.....	398	Forsøg m. Uv.-Sign... 280. 348. 551. 595.	650
Fyrsk. ind.....	397	1269. 1486. 1668.	1968
Fyrsk. udl.....	437. 551.		399
Oplysn. om Td.....	495. 552. 651.	<i>Bakenberg.</i> Bk. nedl.....	399
Sommerafm.....	710	<i>Stralsund.</i> Fyr midl. sl.; t.; Kabel afm.; Bore-	2828
Vinterafm.....	2583	arbejder; do.. 220. 596. 1666. 1724. 1967.	847
<i>Memel.</i> Fyr midl. sl.; t.; Kltd. Belig. 398.	1052	<i>Stralsund V.</i> Lossepl.....	2207
	1847	<i>Dänholm NØ.</i> Vrag afm.; bortt.. 1967.	1621
<i>Kurisches Haff. Schwarzort.</i> Belysn. for. 1422.	2266	<i>Wustrow V.</i> Fltd. udl. og for. Farve.....	1848
<i>Rositten Haken.</i> Td. udl.....	1901	<i>Warnemünde.</i> Bagfyr midl. sl.....	848. 1423
<i>Neukuhren.</i> Midl. Fyr t.....	1481	<i>Timmendorf.</i> Fyr for.....	715. 1270
<i>Pillau.</i> Skyde-Øv.; Fyr for.; Skyde-Øv.;		<i>Femern.</i> Vagtaarns Belig.....	2040
Oplysn. om Fyr; Vrag afm.; Vrag bortt.;		<i>Staberhuk Ø.</i> Gr.; Td. udl.; Rett.; Dybde;	
Fyr for.; Skyde-Øv.; Fyr for... 648. 1482.	1483	Td. fl..... 1544. 1905. 1969. 2041.	2401
1618. 1787. 1902. 2584. 2708.	2888	<i>Marienleuchte</i> Fyr. Issign.-Stat. nedl.....	1374
<i>Friches Haff. Elbing.</i> Vrag afm.; bortt. 912.	1266	<i>Fehmarnbelte</i> Fyrsk. ind.; udl.; Uvsign. midl.	1669
<i>Weichselmündung. Neufähr.</i> Tilsandn.....	1166	oph.; Uvsign. gives atter, Fyrsk. omb.	1727
<i>Hela.</i> Vrag bortt. og Vrag afm.....	2140	midl.; udl..... 349. 551. 849. 1328. 1487.	1329. 1727
<i>Heisternest</i> Fyr. Oplysn.; i Orden 2771.	2889	<i>Femer-Sund.</i> Td. udl.; Belig.....	2348
<i>Danziger Bucht.</i> Skyde-Øv.....	1619. 1903	<i>Wester Markelsdorf</i> Fyr VNV. Vrag sunket;	3004
<i>Zoppot.</i> Td. ind.....	2343	afm.; uskl..... 2033. 2145.	3004
<i>Chlapau.</i> Stormsign.-Stat. Belig.....	2469	<i>Lübecker Bucht. Trawemünde.</i> Lys-Kltd. udl.	1104
<i>Rizhöft.</i> Issign.-Stat. nedl.....	1484	<i>Trawemünde N. Brothen</i> Stenrev. Midl.	2144
<i>Leba N.</i> Vrag rapp.; afm.; uskl... 844. 959.	1267	Afm.....	2709
<i>Stolpmünde.</i> Taagesign.-Stat. opr.....	2529	<i>Pelzerhaken.</i> Sign.-Mast opf.....	2710
<i>Stolpe Banke.</i> Lys-Fltd. drev. fra Stat.....	3003	<i>Lübeck. Trave.</i> Fyr t.; Fyr sl.;. 1904. 2143.	2710
<i>Stolpe Banke N.</i> Vrag; uskl..... 1212.	1327	<i>Dameshoved S. Valkyrien-Grund.</i> Vrag; afm.;	2710
<i>Kolberg.</i> Sign. midl. oph.....	960	uskl.; Vrag; bortt. 400. 597. 1170. 2531.	2710
<i>Swinemünde N.</i> Afm. ind.....	278	<i>Hohwacht-Bucht. Hafkamp.</i> Forsøgsgenst.	2829
<i>Swinemünde.</i> Skyde-Øv.; Afm. for.; do.;		ind.; udl.; ind..... 652. 2532.	1330
Skyde-Øv..... 649. 804. 1053.	1726	<i>Kieler Bucht.</i> Vrag; uskl..... 913. 1054.	496
<i>Lolsenwarte.</i> Fyr t.....	1187	<i>Kieler Fjord.</i> Søm. ved Vrag ind.....	553. 2772
<i>Galeriebake.</i> Oplysn. om Fyr.....	163	Vrag bortt.....	2585
<i>Mellinfahrt.</i> Lystd. midl. for.; norm... 1372	1485	Skyde-Øv..... 653. 806. 1169. 1906.	2644
<i>Stettiner Haff.</i> Fyrsk. ind.....	164	Td. for.....	2471
<i>Neuwarp, Kahleberg.</i> Duc d'Albe bortt.		<i>Gabelsfalch</i> Fyrsk. midl. omb.; udl....	914
<i>Rott.</i> ..... 1965.	2141	1271	850
<i>Ückerkmal.</i> Afm. for.....	2530	<i>Gabelsfalch</i> Fyrsk. Ø. Vrag afm.; bortt.	1105
<i>Oder. Nork.</i> Td. for.....	845	<i>Kolberger Heide.</i> Dybde aft.....	2645
<i>Dammacher See og Ochsengraben.</i> Bk. og		<i>Bülk.</i> Fyr midl. sl.....	1670
Fyr.....	2344	<i>Möllenorter Huk.</i> Lystd. udl.....	654. 1272
<i>Adler-Grund</i> Fyrsk. ind.; udl.....	217. 551	<i>Friederichsort.</i> Fyr midl. upl.....	2773
<i>Adlergrund SV.</i> Vrag; do.; afm.; bortt.; do.	1208	<i>Wiker Bucht.</i> Taagesign.....	497
2032. 2131. 2346.	2470	<i>Kiel.</i> Bestem. ang. Besejl. af Orlogs-	1545
<i>Adlergrund.</i> Vraglystd. i Orden, midl. omb.;		havnen; Fyr t.; Td. for.; Oplysn. om	1545
udl.; midl. sl.; t..... 277. 846. 2345.	2940	Fyr..... 438. 961. 1488.	1489
<i>Greifswalder Bodden.</i> Vrag afm.; Afm. for.;		<i>Eckernförde Fjord. Hemmelmark.</i> Fortøjt.	33
Vrag bortt.....	2039. 2142.	udl.....	1671
<i>Osttief.</i> Afm. for.....	2142	<i>Eckernförde.</i> Fyr for.....	711
<i>Osttief. Veritas Grund N.</i> St. fn.....	165	<i>Schlei. Kappeln.</i> Td. ind.....	1849
<i>Palmer Orte</i> Fyrsk. ind.; Fyrsk. og Vrag-		<i>Lille-Bæll.</i> Afm. atter palid.....	2941
lys-Kltd. udl.; Vrag-Lys-Kltd. omb..	218	<i>Flensborg Fjord. Kalkgrund</i> Fyrsk. ind.;	34
714.	1966	udl.; midl. omb.; udl. 350. 551. 1490. 1672.	2830
<i>Rügen. Thiessow.</i> Brorester afm.; Afm. ind.	713	<i>Middelgrund.</i> Td. for.....	915
	1667	<i>Süderholz.</i> Td. for.....	2402. 2941
<i>Sassnitz.</i> Flaade midl. udl.; Fyr midl. sl.;		<i>Neukirchengrund.</i> Td. udl.....	1970. 2042
Søm. midl. omb., Fyr t.; Søm. udl., Fyr		<i>Borreshoved.</i> Vrag, Td. udl.; Oplysn.; do.	1331
sl.; Oplysn.; do. 166. 219. 279. 712. 1373.	1620	2402. 2941	1331
<i>Rügen. Kollickerort.</i> Fyr upl.....	1788	<i>Als-Sund.</i> Lystd. midl. sl.; atter t..	1331
<i>Jasmunde</i> Fyrsk. Omb. udsat, midl. ind.;		<i>Abenraa-Fjord.</i> Skorst. nedr., Advarsel ...	1331

## VII

## II.

## Kattegat og Skagerrak.

	Løbe-Nr.
Vrag	94
Store-Middelgrund og Lille-Middelgrund. Lystd. ind.; udl.	167. 598. 655

## Sverrig.

Skelder-Vik. Afm. for.	35. 962
Vinga-Skär. Fyr for.	903. 2648
Vorekov. Søm. udl., Fyrs Brtd. for.; Søm. udl.	1728. 2890
Falkenberg. Væger udl.	36
Fladens Fyrsk. ind.; udl.	401. 439
Malö. Risholmsfu. Bk. genopf.	1055
Risö NNV. Gr. fn.	37
Göteborg Skærgaard. Oskar II Fort. Skydn.	1789 2208
Geveskär SØ. Gr. fn.	1546
Ålfsborgsjorden. Afm. for.	95
Göteborg. Fyr t.	1971
Hällsö. Fyr for.	90. 1225. 1622
Stufö. Fyr for.	1225. 1622
Marstrand. Skyde-Øv.	1226
Bohuskysten. Søm. udl.; do.; Grænseb. opf.;	
Afm. for.	38. 1170. 1790. 3005
Svensholmen. Fyr for.	97. 2533
Byfjärden. Gr. fn.; afm.	1972. 2148
Smögen. Gr. fn.	2147
Södra Grafsvarne. Fyr for.	99. 1907. 2267
Flöttarne. Fyr for.	98. 2534

	Løbe-Nr.
Svungen. Fyr for.	656. 916
Södra Odö—Gullnarsholmen. Dybde aft.	1729
Grisbådarne. Søm. udl.	1375. 1623

## Norge.

Fyr sl. midl.	1056
Grænse afm.	1623. 1790
Fyr t.	2535
Kristianiafjord. Belysn. og Afm. upl.	351
Hvaler. Gr. fn.; Søm. for. Førve; Oplysn.	807 1273. 1791
Frederiksstad. Vesterelven. Kabel udl., Forbud	1792
Drobaksund. Kaholmen og Kongen. Tange- sign. opr.	100
Sandviken. Søm. udl.	2149
Svelvikstrømmen. Uddybn.	2403
Holmestrand. Gr. fn.	2148
Horten. Vealøsgapet. Afm. for.	1793
Tønsbergfjord. Barkevik. Fyr nedbrændt.	1058
Frierfjord. Flauødden. Fyr for.	1547
Kragerø. Jomfrulandsrenden. Gr.	2404
Vestre Gumørenden. Gr. fn.; afm.	1794. 2711
Berøfjorden og Lovisenbergsundet. Gr.	2405
Arendal. Skindfeldtangen. Fyr for.	1548
Homborgsund. Gr.	2267
Kristiansand S. Gr. fn.; bortspr.	1057. 2406

## III.

## Nordsøen, Nordhavet m. m.

Frag 39. 101. 168. 221. 222. 281. 599. 1059. 1060	
1106. 1107. 1171. 1332. 1424. 1491. 1908	
2157. 2209. 2210. 2268. 2891. 2942	

## Rusland.

Ivide Hav. Gr.	2349
Mesen Bugt. Kap Abramov. Fyr for.	2407
Poulonga SV. Rev.	2269
Svjatoi Noss. Skær	657
Onega Bugt. Bk. opf.; Gr.	224. 2712
Onega Bugt. Cape Orlov Lyetni. Fyr.	223
Onega Bugt. Rombak Island. Fyr.	223
Iogilni Point. Fyr	225
Iomanov Point. Fyr	225

## Norge.

Oplysn. om Fyr ...	1108. 1549. 1624. 1850. 1910
	1911. 2044. 2150. 2151. 2270. 2408. 2536
	2647. 2774. 2775. 2944

Tel.-Kab. udl.	2943
Spitsbergen. Rad.-Tel.-Stat. opr.	600
Finmarken. Tanafjord. Tyffjord. Gr. rappr.	2409
Søndre Honningsvåg. Fyr for.; Rett.	1910 2151
Maasosund. Fyr t.; Rett.	2408. 2775
Hjelmsø Ø. Gr. fn.	2152
Ingo. Rad.-Tel.-Stat. opr.	600
Veines. Fyr for.; Rett.	1910. 2151
Kongsfjord. Baæ; afm.	1550. 1795
Mjaanes. Fyr for.; Rett.	1910. 2151
Rognsund. Dybde aft.	808. 2153
Hinnøy S. Smitskærleden. Gr. rapp.	1551
Bolo V. Briksvær. Gr.	2410
Halklakken Fyr. Rett.	1911
Lofoten. Skomvær S. Braad rapp.	1796
Nordland. Trøenen. Gr. fn.	2154
Vestre Brønnøysund. Uddybn.	1061
Leka V. Vaagan. Gr.	2713
Lekafjord. Fjølviolen. Gr. fn.	2945
Namsos. Flatanger. Bjoro S. Gr.	102. 2411
Flatanger. Villa. Gr.	2412

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Linesfjorden. Polen. Gr.</i> .....	2714	» <i>Elbe I</i> » Fyrsk. V. Vrag .....	809
<i>Trondhjemsleden. Stenkjær. Løb for.</i> .....	2413	<i>Nordergründe. Vrag Belig.; uskl.</i> .....	41. 1627
<i>Storafluen. Oplysn. om Afm.</i> .....	1378	<i>Mittelgrund SØ. Lystd. udl. til Forsøg</i> .....	1912
<i>Tyrhaug. Nordklakken. Dybde aft.</i> .....	103	» <i>Elbe V</i> » Fyrsk. Ø. Vrag afm.....	658
<i>Stopteleiden. Hustadviken. Bekkerholmen Fyr</i>		<i>Cuzhaven. Skyde-Øv.; Øvelsesfelt sp.; Skyde-</i>	
<i>NØ. Gr.</i> .....	2715	<i>Øv.</i> .....	499. 918. 964. 2776
<i>Harosund. Gr., Bk. opf.</i> .....	1851	<i>Otterndorf. Fyr t.</i> .....	2718
<i>Sondmore. Ulstenvik. Gr.</i> .....	2414	» <i>Osteriffa</i> Fyrsk. midl. omb.; udl. ....	919. 1227
<i>Floro. Hojholm. Gr.</i> .....	104	<i>Brunsbüttelkoog. Vrag bortt.</i> .....	500
<i>Bortneso. Maago. Bnae</i> .....	1552	<i>Schwarztonnensand. Td. udl.</i> .....	2893
<i>Bergen N. Fensfjorden. Leiholmen. NV. Gr.</i>	2716	<i>Finkenwärder. Pagensand. Fyr for.</i> .....	2650
<i>Mjomensund. Gr.</i> .....	2155	<i>Pagensand. Uddybn., Fyr for.</i> .....	810
<i>Bergen NV. Hjeltefjorden. Gr.</i> .....	2415	<i>Övelgönne. Vrag; bortt.</i> .....	42. 658
<i>Bergen. Rad.-Tel.-Stat. opr.</i> .....	2156	<i>Allona. Fyr fl.</i> .....	965
<i>Asko. Hopshavn. Gr.</i> .....	1797	<i>Köhlbrand. Oplysn.; Td. ind.</i> .....	1674. 2537
<i>Hardanger. Loksund. Gr.</i> .....	2418	<i>Hamburg. Vrag; uskl.</i> .....	404. 501
<i>Bommeløe V. Roaldsfjord. Mindre Dybde</i> ..	1333		
<i>Lindesnæs S. Driv. Flaade</i> .....	1625		
		<b>Weser.</b>	
		<i>Skyde-Øv.</i> .....	605
		<i>Afm. for.</i> .....	920. 2275
		» <i>Weser</i> » Fyrsk. VNV. Vrag; uskl.; Torpedobd.	
		<i>sn.; Oplysn. om Vrag; afm. Vraglystd. sl.</i>	155-1629. 2272. 2350. 2474. 3055
		» <i>Weser</i> » Fyrsk. midl. ind.; Stormvar.-Stat.	
		<i>opr.</i> .....	1172. 1675
		» <i>Bremene</i> » Fyrsk. ind.; udl.; ind.; udl.	282. 440. 1110. 1375
		<i>Fedderwarder. Vrag afm.</i> .....	1975
		<i>Nordenham. Belysn. for.; Vandtaarns Belig.</i>	1855. 3055
		<i>Unterweser. Afm. for.</i> .....	2215
		<i>Blexersande. Fyr fl.</i> .....	294
		<i>Brinkamahof og Bremerhaven. Fyr. t. og Fyr</i>	
		<i>for. perm.</i> .....	1228. 138
		<i>Bürener Weser. Vegesack. Fyr t.</i> .....	142
		<i>Bremen. Ledefyr t.</i> .....	111
		<b>Jade.</b>	
		<i>Forsøgslystd. ind.</i> .....	10
		<i>Afm. for.; Vrag uskl.</i> .....	162
		<i>Forsøgsgenst. udl.; Gr.; Forsøgsgenst. ind.;</i>	
		<i>Gr. bortt.</i> .....	1854. 2587. 2835. 300
		<i>Jade og Wangeroog. Skyde-Øv.</i> .....	603. 1174. 271
		» <i>Aussenjades</i> Fyrsk. forladt Stat.; udl.; midl.	
		<i>omb.; udl.</i> .....	854. 921. 1734. 227
		<i>Aussenjade. Gr.</i> .....	216
		<i>Innenjade. Gr.; Vrag afm.; Gr. bortt.; For-</i>	
		<i>søgsgenst. udl.; Vrag bortt.</i> .....	2275. 2721. 283. 2894. 294
		<i>Schillighörn. Ledefyr sl. midl.</i> .....	272
		<i>Hooksielplate. Gr.</i> .....	216
		<i>Wilhelmshaven. Bk. midl. bortt.</i> .....	96
		» <i>Geniusbank</i> » Fyrsk. midl. omb.; udl. ....	1173. 138
		<i>Vareler Fahrwasser. Forsøgsgenst. ind.; udl.</i>	81
		<i>Varelerief. Sprængn.-Øv.</i> .....	60
		<i>Sengwarder Balje. Vrag</i> .....	85
		<b>Ostfriesische Øer.</b>	
		<i>Langeoog. Bk. bibeholdes.</i> .....	
		» <i>Norderney</i> » Fyrsk. forladt Stat.; udl. ....	854. 95
		<i>Norderney Seegat. Fltd. i Orden</i> .....	250
		<i>Norderney. Dovetief. Fyr t.; sl.; Afm.; Td. fl.;</i>	
		<i>Fyr t.</i> .....	766. 1063. 2351. 30.

## Tyskland.

Fyrsk. midl. ind.; udl.; Oplysn....	226. 402. 440
	498. 555
Sommerafm.....	716
Vinterafm.....	2648
Römö V. Drivende Sømrk.....	1909
Sild. Rote Kliff. Tnd. af Fyr opsat.....	1335
Hoyerschleuse. Fyr midl. sl.; t.....	601. 1377
Amrumbank N. Vrag	1553
»Amrumbank» Fyrsk. udl.; Uv.-Kl.-Sign. oph.;	
<i>gives atter</i> .....	40. 554. 717
<i>Amrum. Dybde</i> .....	2417
<i>Amrum S. Landtief. Afm.</i> .....	1062
<i>Rütergat (Vortrapptief). Lys-Kltd. midl. omb.;</i>	
<i>udl. og for. Navn</i> .....	718. 852. 1062
<i>Pellworm. Ochsensand. Fyr t.</i> .....	2158
<i>Alles Schmaltief. Vrag; forsv.</i> .....	2159. 2419
<i>Westerheversand. Fyr for.</i> .....	2831
» <i>Ausseneider</i> » Fyrsk. omb.; udl. ....	1973. 2418
<i>Ausseneider. Ehsensteier Farvand. Td. for.</i>	2892
<i>Eider. Opmaal.-Td. udl.; do.; Afm.</i> .....	2271. 2649
	2832
<i>Helgoland NV. Vrag</i> .....	1109. 1334
<i>Helgoland. Skiver midl. udl.; Td. midl. udl.;</i>	
<i>Fyr for.; Fyr og Afm. for.</i>	1673. 1730. 2045. 2472
<i>Helgoland SSV. Driv. Vrag</i> .....	2211
<i>Helgoland Steingrund S. Lystd. drevet fra</i>	
<i>Pl.; atter paa Pl.</i> .....	1974. 2212
<i>Südhafen. Lystd. udl.</i> .....	441. 556
<i>Büsum. Havnearb.; Fyr t.</i> .....	1731. 2833
<i>Trischen. Redn.-Bk. opf.</i> .....	1732
<i>Elben Munding NV. Vrag; forg. eftersøgt</i>	765. 1798
<i>Elben Munding V. Vrag; Oplysn.; forg. efter-</i>	
<i>søgt</i> .....	403. 557. 1852
<b>Elben.</b>	
Oplysn. om Fyr og Fyrsk...	282. 440. 498. 2586
	2717
Bygn.-Arb. og Afm. ....	1733. 1799
Vrag forg. eftersøgt.....	1975
Vrag.....	2473. 2834. 3006. 3007
» <i>Elbe I</i> » Fyrsk. omb.; t. om Dagen under	
<i>Tange; midl. omb.; udl.</i> .....	917. 1378. 1976. 2046
	2586



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Juist. Bk. opf.</i> .....	1112	<i>Beverwijk. Kirketaarn findes ikke</i> .....	2049
» <i>Borkumriff</i> » Fyrsk. Belig.; Uv.-Sign. midl. oph.; Uv.-Sign. gives atter; midl. ind.; omb.	106 283. 405. 967. 2162	<i>Noordwijk NV. Vrag sunket</i> .....	2043
<i>Borkum Fyr N. Vrag rapp.</i> .....	855	<i>Scheveningen NV. Driv. Vrag</i> .....	2214
<i>Borkum. Skyde-Øv.</i> .....	922. 1175. 1676. 2276	» <i>Maas</i> » Fyrsk. Rad.-Tel.-Stat. nedl. ....	1276
		<i>Hoek van Holland. Fyr for.; Skydn.; Signal- mast opf.</i> .....	972. 2050. 3011
		<i>N. Rott. Waterweg. Duc d'Albe opf.; Afm. for.; Afm. for.</i> .....	1230. 1557. 1802
<b>Ems.</b>		<i>Bollen van Goeree. Vrag; forg. eftersøgt</i> .....	2353. 2476
<i>Afm. for.</i> .....	2837	<i>Hellevoetsluis. Skydn.</i> .....	1980
<i>Hund N. Lystd. omb. m. Fyrsk.; atter udl.; Belig.</i> .....	1555. 1735. 1913	<i>Zeegat van Goeree. Afm. for.</i> .....	005
<i>Riffgat. Mindre Dybde</i> .....	43	<i>Goeree. Stormvarsel-Stat. fl.</i> .....	1277
<i>Westerems. Lystd. bortdr.; Lystd. udl.</i> ...	856. 925	<i>Goeree. Westhoofd. Fyr t.</i> .....	1559. 1803. 2163
<i>Alle Ems. Gr.</i> .....	502	<i>Goeree Fyr. Flagsign.-Stat. nedl.; Fyr for.</i> .....	442. 973
<i>Aussen Randzel. Fyr midl. sl.</i> .....	1978	<i>Slijkgat. Afm. for.; Ledefyr t.; Fyrs Synsv.</i> .....	1116. 1278. 1383. 1558
<i>Ostfriesische Gatje. Lystd. fl.</i> .....	2420	<i>Lens. Flaade udl.; fl.</i> .....	926. 1117
<i>Emshörnplate. Gr. tilt., Som. udl.; Td. udl., Td. fl.</i> .....	812. 923	<i>Haringvliet. Miner udl.</i> .....	974
<i>Emden. Mole nedrives, Fyr fl.; Stillads opf., Fyr t.; Tidssign.; Stillads bortt.</i> .....	813. 1677. 2352 2838	<i>Vuile of Hilsertsche Gat. Afm. for.</i> .....	1580
		<i>Ventjagersgatje. Afm.</i> .....	857
<b>Holland.</b>		» <i>Schouwenbank</i> » Fyrsk. udl. ....	45
<i>Sommerafm.</i> .....	660	<i>Hollandsch Diep. Vrag bortt.</i> .....	46
<i>Vinterafm.</i> .....	2475	<i>Middensteenbank. Td. udl.</i> .....	561
<i>Ems. Afm. for.</i> .....	2421	» <i>Noord-Hinder</i> » Fyrsk. Rad.-Tel.-Stat. opr.; Stormvarsel-Stat. opr. ....	1561. 1804 2278
<i>Borkum. Skyde-Øv.</i> .....	558	» <i>Noord-Hinder</i> » Fyrsk. SSV. Vrag.....	2278
<i>Oude Wester-Ems. Gr. tilt., Td. fl.</i> ....	1176	<i>Zeegat van Brouwershaven. Slaak. Vrag</i> .....	1858. 2422
<i>Möwensteert N. Td. omb. m. Fyrsk.</i> ....	2589 2722	<i>Volkerak. Vrag afm.; bortt.</i> .....	2591. 2724
<i>Wester-Ems. Td. for.</i> .....	924. 1556	<i>West- og Oost-Hellegat. Afm. for.</i> .....	1426
<i>Friesche Zeegat. Afm. for.</i> .....	1492. 2421	<i>Zeegat van Zieriksee. Afm. for.</i> .....	1914
<i>Zeegat van Terschelling. Noordostgat. Omb. af Anduvtd. opsat; omb.; omb. m. Lys-Fltd.</i>	284 968. 3009	<i>Roompot. Zauvkreek. Afm. for.</i> .....	2777
» <i>Vliereede</i> » Fyrsk. ind.; udl. ....	227. 503	<i>Neeltje Jansplaat. Skivepæle udsat</i> ....	926
<i>Schuitengat. Td. omb. m. Lystd.</i> .....	1382	<i>Zandkreek og Schaar van Colijnsplaat. Td. udl.</i> .....	1118
<i>Blauwe Stenk. Afm. for.</i> .....	2723	<i>Witte Tonnen—Vlije. Vrag</i> .....	2164
<i>Zuiderzee. Vrag afm.</i> .....	1855	<i>Zeegat van Vlissingen. Oostgat. Vrag</i> .....	2538. 2592
<i>Harlingen. Belysn. for., Havnearb.; Lystd. omb.; Havnesign.; Tel.-Td. udl.; Fyr t.; Belysn. for.</i> .....	814. 1275. 1856 2590. 3010. 3056	<i>Oostgat. Zuiderhoofd. Gr. fn.</i> .....	1801
<i>Boontjes. Lystd. ind.</i> .....	107	<i>Sardijngcul. Lystd. udl.</i> .....	1678
<i>Surich. Fyr sl.; t.</i> .....	228. 559	<i>Vlissingen. Lysvinkel formindsket</i> ....	606
<i>Doove Balg. Td. for.</i> .....	2651	<i>Schelde. Afm. for.</i> .....	2725. 2779
<i>Lemmer SØ. Vrag afm.; uskl.</i> ....	229. 970	<i>Wielingen. Vrag</i> .....	815
<i>Staart van Urk. Td. omb. m. Lystd.</i> ...	767	<i>Schoone Waardin. Damprov. m. Uvbd.</i>	2279 2725
<i>Schokland. Vragbk. bortt.</i> .....	971	<i>Veregat og Haringvleter. Afm. for.</i> .....	444. 2777
<i>Fort Pampus. Skydn.</i> .....	2277	<i>Biervliet. Td. udl.; Td. for.</i> .....	2280. 2778
<i>Haaks» Fyrsk. Rad.-Tel.-Stat. midl. oph.</i> ..	1115	<i>Oude Everingen. Som. udl.</i> .....	1493
<i>Haaks» Fyrsk. SSØ. Vrag</i> .....	2047	<i>Everingen. Afm. for.</i> .....	720
<i>Zeegat van Texel. Westgat Marsdiep. Afm. for.</i>	969	<i>Schaar van Warde. Afm. for.</i> .....	443
<i>Schulpengat. Td. ind.</i> .....	560	<i>Pietermanskreek og Westgat. Td. udl.</i> ...	662
<i>Falga N. Fyr t.; sl.</i> .....	285. 663	<i>Nauw van Bat. Plaat van Saeftinge. Afm. for.</i> .....	230. 1494
<i>Molengat. Onrust. Lystd. midl. omb.</i> ...	1800		
<i>Malzwin. Zuidwal. Afm. for.</i> .....	1113	<b>Belgien.</b>	
<i>Texelstroom. Skydeflaade udl.; ind.</i> .....	1114. 1079	» <i>West Hinder</i> » Fyrsk. snk. ....	3057
<i>Jmuiden NV. Vrag; Vraglystd. udl.; uskl.; Vrag afm.</i> .....	661. 719. 1229. 2048	<i>Middelkerkebank S. Vrag</i> .....	1631
<i>Jmuiden V. Vrag</i> .....	1630. 1857	<i>Schelde. Belysn. for.; Td. ind.</i> .....	231. 353
<i>Jmuiden SV. Vrag</i> .....	504	<i>Austruweel. Td. fl., Fyr for.</i> .....	3012
<i>Jmuiden. Lys-Fl.-Uvkltd. omb. m. Lys- Fltd.</i> .....	2895	<i>Krankeloon. Td. omb. m. Lystd.</i> .....	2539. 2781
		<i>Frederik. Fyr for.</i> .....	664
		<i>Zeebrugge. Belysn.</i> .....	2281
		<i>Blankenberghe. Havnefyr forst.</i> .....	562
		<i>Nieuwpoort. Mole odl., midl. Fyr t.</i> .....	108
		<i>Trapegeer-Bank. Lys-Fltd. udl.</i> .....	1805

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<b>Frankrig.</b>		
»Sandettiés Fyrsk. udl.....	2896	
Dunkerque. »Snouu« Fyrsk. udl.....	2423	
Calais. Uvkl. perm.....	286	
<b>England.</b>		
Vrag uskl.....	505	
Fyr brænder om Dagen under Taage .....	2652	
Gull Stream. Vrag afm.; bortt.....	721. 2282	
Ramsgate. Td. fl. ....	928	
Ramsgate Channel. Brake Patch. Td. fl. ...	607	
Themsen. Drivende Vraggods .....	927	
River Medway. Afm. for. ....	445. 1064	
River Medway. Isle of Grain. Bk. fl. ...	2540	
River Medway. Darnett Ness. Fyr t. ....	1737	
River Medway. Gillingham Reach. Lede- fyr for. ....	929	
»Sunk« Fyrsk. N. Forsøgslystd. ej udl.; udl.; ind.; do. . . 507. 563. 768. 1119.	1981 2051	
Barrow Deep. Lys-Klband. ind.; udl.; midl. ind.; udl. 287. 1177. 2653. 2781.	3015	
Black Deep. Lystd. fl. ....	1915	
Princes Channel. Vrag afm. ....	3013	
Maplin Fyr Ø. Vrag .....	109	
Knob Channel. Afm. for. ....	2726. 3014	
Colne River. Td. omb. m. Lystd. ....	3018	
Harwich Approaches. Afm. for.; Rett. 2782.	2839	
Culler Bank S. Gr. fn. ....	3017	
Harwich. Beach End. Lys-Kltd. fl. ....	930	
Woodbridge Haven. Vrag afm. ....	665	
Pakefield Gat. Dybde aft. ....	1859	
»Cross Sands« Fyrsk. Belig. ....	2424	
Cockle Gatway. Dybde aft.; Td. fl. ....	1859. 2055	
Yarmouth Haven. Tidevands-Sign. ....	2052	
Yarmouth. Caister Shoal. Dybde aft. ....	2053	
»Newarpe« Fyrsk. N. Vrag afm. ....	446	
Haisborough Sand. Vrag .....	2054	
Smith's Knoll. Fyrsk. fl. og Taagesign. for. Lys-Kltd. udl. ....	1982. 3018	
Smith's Knoll SV. Hearty Knoll. Gr. ....	2425	
The Wash. Boston Deep. Lodssk. fl., Afm. for. ....	506	
»Lynn Wells« Fyrsk. fl. ....	3058	
»Leman and Owers«. Inddr. af Fyrsk. ....	1983 3019	
»Dudgeon« Fyrsk.—Yarmouth. Opmaal. 1738.	2283	
Cromer Knoll. Udl. af Fyrsk. ....	1984. 3020	
River Mersey. Pluckington Bank. Lystd. udl.	2897	
Swarte Bank. Udl. af Fyrsk. ....	1985. 3021	
Outer Dowsing. Fyrsk. fl. og Taagesign. for., Lys-Fltd. udl. ....	1986. 3022	
River Humber. Paabud; Opmaal., Advarsel; Vrag bortt.; Opmaal. fuldf.; Mast obs. 769.	975 1562. 1739. 3024	
»Bulle« Fyrsk. midl. omb.; udl. ....	2541. 2727	
»Bulle« Fyrsk. NV. Vrag afm.; Afm. ind.	2654 3023	
The Middle S. Gr.; Gr. ekst. ej. ....	2426. 2542	
Grimby. Forbudt Ankerpl. ....	1231	
Immingham. Dok fuldf., Lystd.; Havne- sign. ....	1860. 2354	
Hull Road Approach. Gr. tilt. Lys-Kltd. fl.	47	
Hull Road. Vrag; Fyr t.; Vrag uskl. 288.	406 2428	
Whitby. Vandst.-Sign. for. og fl. ....	2427	
Hartlepool. Afm. for. ....	1916	
Blyth. Fyr sl. ....	48	
<b>Skotland.</b>		
St Abb's Head—Aberdeen. Opmaal.; fuldf. ...	2284 2593	
Firth of Forth. Skyde-Øv. ....	407. 1178	
Inchkeith V. Vrag bortt. ....	2948	
River Forth. Rosyth. Belysn. for. ....	2783	
River Tay. Advarsel .....	2543	
Moray Firth og Inverness Firth. Afm. for.; Rett.; Td. Belig. ....	1179. 1279. 2056	
Inverness Firth. Skate Bank. Td. Belig. ...	2056	
Moray Firth. Navity Bank. Lystd. Belig. ...	1635	
Cromarty Firth. Afm. for. ....	2285	
Brora Point. Gr. fn. ....	2896	
<b>Shetlands Øerne.</b>		
Mugn. Forstyr. ....	1427	
Mainland. Vaila Sound. Baake opf., Skær fn.	1917 2057	
Unst. Balta Harbour. Gr.; Skær, Oplysn om Fyr .....	2355. 2655	

## IV.

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

<b>Frankrig.</b>		
Pas de Calais. Cap Gris-Nez. Taagesign. midl. for. ....	1633.	2594
Boulogne. Cap d'Alprech. Vrag .....		289
Carnot Dige. Lys-Uvkltd. fl. Havnearb.; Fltd. fl. ....	1806.	2544
Approches de l'estuaire de la Somme. Vrag afm.	40	
Estuaire de la Somme. Belysn. for. ....	1807.	221
Vergoyer. Vrag; fn. ej. ....	1336.	205
Dieppe. Midl. Belysn. for. ....	1065. 1337.	180
Approches du Havre. Fyrsk. udl. ....		284
Havre. Uvkltd. ind. ....		289
Bassin de Marée. Kltd. omb. m. Lystd.	242	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Trouville</i> . Vrag afm.; Fyr midl. for.; Vrag bortt. ....	976. 1066. 1120	<i>Channel Islands</i> . <i>Alderney</i> . Mølle bortt., Ledemærke ubrugeligt .....	609
<i>Ouistreham</i> . Mole ombyg., afm. ....	290	<i>Alderney</i> . <i>Quenard Point</i> . Fyr- og Taagesign.-Stat. opr. ....	1918. 3060
<i>Abords de Cherbourg</i> . <i>Bequet</i> . Oplysn. om Fyr	354	<i>Trevoise Head</i> . Fyr for. ....	1634. 1921
<i>Cherbourg</i> . Taagesign.-Stat. opr. ....	2595	<i>Bristol Channel</i> . Vrag afm., Dybde aft. ....	1635
<i>Cap de la Hague</i> . Taagesign.-Stat. opr. ....	2430	<i>Barry Roads</i> . Gr. ....	1180
<i>Anse de Vauville</i> . <i>Anse du Houquet</i> . <i>Mécel Ouest</i> . Skær afm. ....	2477	<i>King Road</i> . Ledefyr t. ....	448
<i>Baie de Saint-Malo</i> . <i>Bas Sablons</i> . Fyr norm.	2216	<i>Avonmouth</i> . Fyr for., Gr. tilt. ....	770
<i>Saint-Malo</i> . Uvkl. bortt. fra Lystd. ....	1280	<i>Milford Haven</i> . Vrag afm. ....	3061
<i>Noires</i> . Fyr t. ....	977	<i>North Stack</i> . Uv.-Sign. midl. oph.; gives atter. ....	816. 1281
<i>Plateau de Barnouic</i> . Fyr sl. midl. ....	1809	<i>Liverpool Approach</i> . Oplysn. om Lods ....	858
<i>Baie de Saint Brieu</i> . <i>Pointe de Portrieux</i> . <i>Pierre Alien</i> . Td. for. ....	2217	<i>Liverpool Bay</i> . Nødsign. fra Fyrsk. ....	979
<i>Rivière du Trieux</i> . <i>Plateau de la Horaine</i> . Td. Belig. ....	1121	<i>River Mersey</i> . <i>Burbo Bank</i> . Td. udl. ....	510
<i>La Croix</i> . Fyr for. ....	169	<i>Morecambe Bay</i> . <i>Walney Island</i> V. Td. udl.	2059
<i>Roscoff</i> . <i>Ile de Bas</i> . <i>Ile Pighet</i> . <i>Pointe d'Ar-Chaden</i> . Fyr t. ....	608	<b>Skotland:</b>	
<i>Men Guen Bras</i> . Fyr t. ....	3059	<i>Firth of Clyde</i> . Nat-Skydn. ....	2060
<i>Ouessant</i> . <i>Pointe de Créac'h</i> . <i>Roche à Pic</i> . Uvkl. ....	355	<i>Ayr Bay</i> . Dybde. ....	1123. 1181
<i>Créac'h d'Ouessant</i> . Hertziiske Taagesign.	1740	<i>Ardrossan Harbour</i> . Taagesign. for. ....	2286
<i>La Jument</i> . Taagesign. ....	356	<i>Sound of Islay</i> . Gr. fn. ....	3062
<b>England.</b>		<i>Dubh Artach</i> . Fyr. Taagesign. for. ....	2597
Vrag uskl. ....	508	<i>Kerrera Sound</i> . <i>Sgeirean Dubha</i> . Fyr for. ....	1384
Fyr brænder om Dagen under Taage ....	2656	<i>Loch Linnhe</i> . <i>Clovulin Flat</i> . Td. omb. m. Lystd. ....	2900
<i>Dover Harbour</i> . Havnesign. for. ....	3025	<i>Sound of Eigg</i> . <i>Bo Faskadale</i> . Td. omb. m. Lystd. ....	2901
<i>Royal Sovereign Shoals</i> S. Vrag afm.; uskl. 722.	2596	<i>North Minch</i> . <i>Lewis</i> . <i>Milaid Point</i> . Fyr t.	449
<i>Brighton</i> . Vrag afm. ....	2478	<b>Shetlands Øerne.</b>	
<i>Newhaven</i> . Vrag afm. ....	2545	<i>Mainland</i> . <i>Scalloway Approach</i> . Skær. ....	2598
<i>Isle of Wight</i> . Oplysn. om Lods ....	2841	<b>Irland.</b>	
<i>Sandown Bay</i> . Vrag afm.; bortt. ....	409. 1122	<i>Rosslare Harbour</i> . Vrag forsv. ....	2730
<i>Spithead Approach</i> . <i>St. Helens Fort</i> . Fyr for.	509	<i>South Long Bank</i> . Td. omb. m. Lys-Kltd.	2287
<i>Porthsmouth</i> . Havnesign. ....	2431	<i>Dublin Bay</i> . Forsøgsfyrsk. ind. ....	1810
<i>Stokes Bay</i> . Td. fl. ....	232	<i>Kingstown</i> . Fyr brænder om Dagen til Forsøg	2842
<i>Cowes</i> . Gr. ....	1741	<i>Lough Foyle</i> . <i>Tuns Bank</i> . Lystd. perm. ....	1564
<i>Southampton Water</i> . Fyrsk. omb.; Afm. for.; Fyrsk. omb. ....	2728. 2784. 2949	<i>Rathlin Island</i> . Fyr for. ....	1428
<i>Southampton</i> . Lystd. udl. ....	1742	<i>Galway Bay</i> . <i>Inisheer</i> . For. af Fyr opsat. ....	980
<i>Poole Harbour</i> . Afm. for. ....	1067	<i>River Shannon</i> . <i>Aughinish Shoal</i> . Dybde aft.	2951
<i>Portland</i> . Bk. fl.; Bk. nedl.; Td. udl. 447. 723.	978	<i>Loop Head</i> . Fyr for. ....	3063
<i>Plymouth Dragstone</i> . Td. omb. m. Lystd. ..	1919	<i>Berehaven</i> . <i>Lonehort Point</i> . Fyrs Synsv. ....	170
<i>Eddystone</i> . Uvkl.-Kltd. udl. ....	2729	<i>Cork Harbour Approach</i> . Skydepl. ....	1811
<i>Falmouth</i> . <i>St. Anthony Point</i> . Fyr for. ....	49	<i>Queenstown Road</i> . Td. ind. ....	1182
<i>Lizard Head</i> . Uvklk. udl. ....	1920	<i>Queenstown</i> . Afm. for.; Rett. ....	2479. 2540
<i>St. Ives Bay</i> . Vrag bortt. ....	1562		
<i>»Seven Stones»</i> Fyrsk. Sign. for Redn.-Bd. ....	2050		

V.

Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

Advarsel mod Isbjerge. ....	1183	<b>Frankrig.</b>	
Is-Patrouilleskib. ....	1338. 1405	<i>Chenal du Four</i> . <i>Trézien</i> . Fyr for. ....	666. 1988
Vrag. ....	1987. 2061. 2166. 3026	<i>Abords de Molène</i> . <i>Pierres Vertes</i> SØ. Som.	1812
Driv. Som. ....	2288	forsv. ....	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Brest. Vrag uskl.</i> .....	357	<b>Portugal.</b>	
<i>Rade-Abri. Gr.</i> .....	1283	<i>Leixões. Fyr upl.; mindre Dybde, Advarsel</i> 360	725
<i>La Penfeld. Havncarb.; Td. udl.</i> 1282.	3027	<i>Penendo da Saudade. Fyr t.; Oplysn.</i> 361.	818
<i>Vandrée. Td. drevet fra Pl.</i> .....	2062	<i>Kap Carvoeiro N. Drivende Mast</i> .....	2066
<i>Chenal du Petit Léac'h. Basse Menduja N.</i>		<i>Burling Island. Fyr rapp. sl.; ej sl.</i> ...	235. 362
<i>Td. udl.</i> .....	981	<i>Cabo Espichel. Taaesign. midl. oph.; gives</i>	
<i>Rade de Lorient. Fyr for.</i> .....	410. 982.	<i>atter</i> .....	363. 1286
<i>Trois Pierres. Fyr midl. sl.; t.</i> ...	2289.	<i>Kap St. Vincent (S. Vicente). Uvkltd. udl.</i>	2657
<i>Lorient. Passe Ouest. Belysn. for.</i> .....	2952	<i>Sugres Point. Vrag uskl.</i> .....	1815
<i>Petite Jument. Som. opf.</i> .....	1284.		
<i>Iles Glénans. Les Bluiniers. Td. iud.</i> .....	564	<b>Spanien S.-Kyst.</b>	
<i>Anse de Succinio. Beg Lane S. Som. opf.</i> ...	2599	<i>Ria de Huelva. Som. ind.</i> .....	2433
<i>Belle Isle. Plateau des Birvideaux. Td. udl.</i>		<i>Cadiz Bugt. Belysn.</i> .....	2732
<i>ind.</i> .....	1431.	<i>Cadiz. Fyr t., Afm. for.</i> .....	2219
<i>Quiberon. Portaliquen. Fyr for.</i> 771. 1430.	2290	<i>Kap Trafalgar SV. Vrag uskl.</i> .....	1565
<i>Port Maria. Catic. Td. udl.</i> .....	2064		
<i>Baie du Quiberon. Banc du Quiberon. Afm.</i>		<b>Afrika.</b>	
<i>for.</i> .....	724	<i>Marokko. Port de Safi. Fyr t.</i> .....	2482
<i>Vilaine. Dumet. Fyr t.</i> .....	2165.	<i>Mogador. Vrag</i> .....	819
<i>Loire. Port de Saint-Nazaire. Fyr for.</i> .....	2480	<i>Fransk V.-Afrika. Dakar. Gr.</i> .....	413
<i>Chenal de Saint-Nazaire à l'île Saint</i>		<i>Dakar. Pointe des Almadies. Fyr t.,</i>	
<i>Nicolas. Skydefelt afm.</i> .....	1999	<i>Fyr sl.</i> .....	1126
<i>Chenaux de Donges. Belysn. for.</i> .....	2955	<i>Dakar. Cap Manuel. Fyr for.</i> .....	1128
<i>Pertuis d'Antioche. Lavardin. Vrag afm.</i> ...	358	<i>Dakar. Cap Vert (Kap Verde). Fyr for.</i>	
<i>Ile d'Air. Vrag afm.</i> .....	2844	<i>sl.; Tnd. opsat</i> .....	1127. 1566. 1816
<i>Pointe de la Coubre. Taaesign. midl. oph.; Si-</i>		<i>Gambia. Gambia River. Td. fl.</i> .....	451
<i>rene fl., Sign. gives</i> .....	450.	<i>Rivière Casamance. Oplysn.</i> .....	1679
<i>Gironde. Belysn. af Vrag; Gr.; Lystd. fl.</i> 2218.	2291	<i>Portugisisk Guinea. Cacheu Barre. Farv. for.</i>	292
	2600	<i>Rio Nunez. Afm. for.</i> .....	2433
<i>Passe du Nord. Vrag afm.</i> .....	2481	<i>Port de Conakry. Td. udl.</i> .....	1185
<i>Nord de Saint-Georges Nr. II. Td. fl.</i> ...	411	<i>Liberia. Monrovia. Rad.-Tel.-Stat. opr.;</i>	
<i>Nord du Platin de Grave. Lystd. fl.</i> ...	2600	<i>Kaldesign. for.</i> .....	1743. 2167
<i>Rade de Royan. Lystd. udl. til Forsog;</i>		<i>Grand Bassa. Fyr for.</i> .....	1287
<i>fl.</i> .....	511.	<i>Great Nifu — Subbu Point. Gr.</i> .....	2293
<i>Saint-Georges de Didonne. Fyr for.</i> ...	2601	<i>Sappho Rock. Skær forg. eftersøgt</i> ...	1129
<i>Talaise. Fyrsk. midl. omb. m. Lystd.;</i>		<i>Kata Point. Fyr t.; Gr.</i> .....	859. 984
<i>udl.</i> .....	1125.	<i>Cape Palmas. Belig.</i> .....	1567
<i>Passe intérieure du Medoc. Vrag bortt.;</i>		<i>Côte d'Ivoire. Grand Bassam. Fyr t.</i> .....	3029
<i>Td. udl.</i> .....	171.	<i>Gold Coast. Arim Bay. Gr. fn.</i> .....	414
<i>Ile du Nord (Carneil). Fyr for.</i> .....	1339	<i>Sekondi. Fyr midl. t.</i> .....	452
<i>Milieu du Banc du Bec d'Ambès. Lystd. fl.</i>	233	<i>Brass River. Ledemærke forsv.</i> .....	1568
<i>Marquis. Fyr for.</i> .....	359	<i>Ilha de S. Tomé. Baia de Ana Chaves. Td.</i>	
<i>Bassin d'Arcachon. Td. fl.</i> .....	291.	<i>omb. m. Lystd.</i> .....	932
		<i>Ilha do Príncipe. San Antonio. Fyr og Afm.</i>	2484
<b>Spanien. N.- og V.-Kyst.</b>		<i>Kamerun. Duala. Rad.-Tel.-Stat. opr.</i> .....	931
<i>Bermeo. Fyr t.; Fyrs Belig.</i> .....	2547. 3028	<i>Corisco Bay. Gr.</i> .....	112. 453
<i>Ondárroa. Oplysn. om Fyr</i> .....	817	<i>Estuaire du Gabon. Banc du Caraïbe. Td.</i> ...	610
<i>Bilbao. Nat.-Lødesign.</i> .....	234	<i>Gabon. Baie du Cap Lopez. Banc du Prince.</i>	
<i>Castro-Urdiales. Ledefyr t.; Oplysn.</i> ...	1497. 1813	<i>Oplysn. om Td.</i> .....	2602
<i>Estaca de Vares og Monte Ventoso. Stormvars.;</i>		<i>Iguela (Engui) Fyr sl.</i> .....	51
<i>Rett.</i> .....	1285. 1385	<i>Rivière Nyanga. Fyr sl.</i> .....	52
<i>Cabo Prior. Gr. fn.</i> .....	110	<i>Ambrizette. Fyr ekst. ej.</i> .....	1680
<i>Ria de Ferrol. Castillo de la Palma. Fyr for.</i>	111	<i>Loanda Rev. Dantas. Fyr nedl., Lystd. udl.</i>	113
<i>La Caruña. Torre de Hércules. Taaesign.</i>		<i>Swakopmund. Rad.-Tel.-Stat. opr.; Belig.;</i>	
<i>oph.</i> .....	2292	<i>Havnearb.: Tel.-Kab. afm.; Afm. for.</i> 611. 1432	
<i>Islas Sisargas. Fyr for., Taaesign. gives.</i> ...	2056	1922. 1990. 2957	
<i>Ria de Arosa. Los Mesos. Fyr t.; upl.;</i>		<i>Empfängnisbucht. Bk. og Vrags Belig. Tid. for.,</i>	
<i>norm.</i> .....	1184. 1814.	<i>Bk. opf.; Belig.</i> .....	820. 1991. 2356
<i>Ria de Vigo. Skær</i> .....	1814	<i>Lüderitzbucht. Rad.-Tel.-Stat. opr.; Oplysn.</i>	1432
<i>Cabo de Mar. Fyr t.; Oplysn.</i> ...	412.		2067
<i>Bajo Rodeira og Bajo Salgueiron. Td. udl.</i>	50		
<i>Vigo. Rad.-Tel.-Stat. opr.</i> .....	772		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Possession Road.</i> Afm. for. ....	172	<i>Anticosti</i> Fyrsk. Fyr og Taagesign. for.;	
<i>Cape Colony. Saldanha Bay.</i> Vrag Belig. . .	173	udl. ....	174. 1434
<i>Table Bay. Robben Island.</i> Fyr t. ....	1681	<i>Gaspé Coast. Great Fox River.</i> Forfyr fl.	1745
<b>Cap Verds Øer.</b>			
<i>Ilha do Sal. Santa Maria. Vera Cruz.</i> Fyr t.	236	<i>Magdalen Islands. Alright Reef.</i> Kltd.	
<b>Canariske Øer.</b>			
Magnetiske Forstyrrelser. ....	667	Belig. ....	364
<i>Fuerteventura. Cabras.</i> Fyr t. ....	3030	<i>Magdalen Islands. Alright Island. Pointe</i>	
<b>Azorerne.</b>			
<i>Ilha Graciosa. Santa Cruz da Graciosa.</i>		<i>Basse Wharf.</i> Taagesign. ....	117
Gr. ....	1682. 1923	<i>Magdalen Islands. Grindstone Island.</i>	
<b>Bermuda Islands.</b>			
<i>North East Breakers.</i> Uvkltd. udl. . . .	2058. 3064	<i>Elang du Nord.</i> Fyr for. ....	2485
<i>North Rock.</i> Fyr t.; midl. for.; norm. . .	1861. 1992	<i>Magdalen Islands. Pearl Reef.</i> Kltd. udl.	118
	2361	<i>River St. Lawrence. Cock Point.</i> Td. omb. m.	
<b>Labrador.</b>			
<i>Strait of Belleisle. Red Bay. Saddle Island.</i>		Lystd. ....	2902
Fyr for. ....	3065	<i>Ile Verte, Ledofyr t.,</i> Fyr sl. ....	2845
<b>Newfoundland.</b>			
Ø.-Kysten. Is. ....	773	<i>Saguenay River. Bar Reef.</i> Kltd. udl. .	2548
<i>St. Mein Bay. St. Anthony.</i> Fyrs Belig.;		<i>St. Thomas Channel.</i> Løb afm.; Lystd.	
Fyr t. ....	2168. 3066	for. ....	2435. 2605
<i>Ariège Bay.</i> Gr. fn. ....	1744	<i>Orleans Island. St. François Værft.</i> Fyr t.	2659
<i>Puffin Island og Shoe Point.</i> Fyr for., Fyr t.	2733	<i>Langlois Point.</i> Navn for. ....	119
<i>Trinity Bay. Ragged Harbour.</i> Fiskerfyr t. .	114	<i>Chaleur Bay. Ste. Adelaide de Pabos.</i> Fyr t.	120
<i>Conception Bay. Western Bay Head.</i> Fyr for.	2603	<i>Restigouche River.</i> Afm. for. ....	1498
<i>St. John's Harbor.</i> Gr. fn.; Skær . . . .	2220. 2604	<i>Oak Point.</i> Lystd. for. ....	1130
<i>White Rock.</i> Oplysn. om Skær. ....	2434	<b>New Brunswick.</b>	
<i>Cape Spear.</i> Taagesign. for. ....	2069	<i>North Tracadie Gully.</i> Td. udl. ....	2549
<i>Cape St. Francis.</i> Taagesign. midl. oph.;		<i>St. Croix River. Dochet Island.</i> Td. udl. . .	1290
Taagesign. for. ....	985. 2068	<i>Northumberland Strait. St. Louis Gully. Kou-</i>	
<i>Piacentia Bay. Verde Point</i> Fyr. Taagesign.		<i>chibouguacasis River.</i> Fyr fl. ....	2486
opr. ....	293	<b>Prince Edwards Island.</b>	
<i>Cape St. Mary.</i> Fyr NV. Gr. ....	2291	Kltd. ind. ....	54
<i>Flat Islands. Davis Island.</i> Fyr t. . . .	115	<i>Cascumpeque Harbour. Alberton.</i> Fyr t. . . .	1746
<i>Tides Point.</i> Taagesign.-Stat. opr. Be-		<i>North Rustico.</i> Fyr fl. ....	3031
lig. ....	1862. 2221	<i>Hillsborough Bay. Charlottetown Harbour.</i> Td.	
<i>Little Burin Island.</i> Taagesign. opr. . . .	1636	udl. ....	2487
<i>Little St. Lawrence Harbor. Middle Head.</i>		<i>Bedegue Bay. Miscouche.</i> Lystd. Belig. . . .	1817
Taagesign.-Stat. opr. ....	2222	<i>Northumberland Strait. West Point.</i> Værft.	
<i>Lamalin Harbor.</i> Fyr t., Td. udl. ....	2060	Fyr t. ....	1291
<i>Fortune Bay. Fortune Harbour.</i> Fyr t. . . .	116	<b>Cape Breton Island.</b>	
<i>St. Pierre and Miquelon. Plate Point.</i> Taage-		<i>Cape North Fyr.</i> Taagesign.-Stat. brændt. . .	2606
sign. midl. oph.; gives atter. ....	668. 1288	<i>South Ingonish Harbour.</i> Fyr t. ....	2223
<i>Strait of Belle Isle. Flower Island.</i> Taagesign.		<i>Washaback River.</i> Td. udl. ....	2959
perm., Adv. ....	1433	<i>Sydney Harbour.</i> Afm. for. ....	1747
<i>St. Geneviève Bay.</i> Dybde paa Gr. ....	53	<i>Sydney Harbor South Arm. Sydney. Battery</i>	
<b>Canada.</b>			
<i>Gulf of St. Lawrence. Little Natashkwan Har-</i>		<i>Point.</i> Fyr t. ....	2607
<i>bour.</i> Skær, Td. udl., Værft opf. ....	1280	<i>Scatari Island. Mainadieu.</i> Fyr for. ....	1386
<i>Ste. Anne River. Ste. Anne des Monts.</i>		<i>Sydney. Sydney Southeast Bar.</i> Fyr sl., Fyr t.;	
Fyr t. ....	2658	for. ....	933. 1131
<b>Nova Scotia.</b>			
		<i>Great Bras d'Or. Seal Reefs.</i> Td. omb. m.	
		Lystd. ....	669
		<i>Man of War Point.</i> Fyr t. ....	670
		<i>Fourchu Inlet.</i> Kltd. Belig. ....	1292
		<i>Lennox Passage. Dog Island.</i> Td. udl. . . .	1293
		<i>Friar Head Boat Harbour.</i> Fyr t. ....	294
		<i>George Bay. Gut of Canso.</i> Kltd. udl. . . .	1132
		<i>Mudame Island. West Arichat.</i> Fyr t. ....	55
		<i>Port Felix Harbour. Sampson Rock.</i> Td. udl.	3067
		<i>New Harbour.</i> Kltd. fl. ....	1637

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Coddle Harbour</i> . Td. udl. ....	1748	<i>Castine Harbor</i> . <i>Otter Rock Shoal</i> . Kltd. fl. og for. ....	1436
<i>Bassoon Reefs</i> . Kltd. udl. ....	365	<i>Penobscot Bay</i> . <i>Belfast Harbor</i> . <i>Steele Ledge</i> . Tnd. af Fyr opsat.; Fyr t. ....	514. 1186
<i>Halibut Islands V. Salamander Rock</i> . Td. udl. ....	3032	<i>East Penobscot Bay</i> . <i>Isle au Haut</i> . Fyr for. ....	1232
<i>Owls Head Bay</i> . <i>Owls Head</i> . Fyr t. ....	366	<i>West Penobscot Bay</i> . Td. udl. ....	2436
<i>Mars Head</i> . <i>Grampus Rock</i> . Td. omb. m. Kltd. ....	205	<i>Junken Ledge</i> Td. udl. ....	2363
<i>Egg Island — Sambro</i> . Uvkltd. fl. ....	1638	<i>Matinicus Island</i> . Td. omb. ....	1993
<i>Halifax</i> . <i>Sambro</i> . Lys-Fltd. omb. m. Fyrsk.; fl.; Fyrsk. omb. m. Lys-Fltd.; Lys-Fltd. omb. m. Fyrsk. ....	175. 821. 1435. 2903	<i>Owlshead</i> . Oplysn. om Fyr ....	1749
<i>Dover Harbour</i> . <i>Black Rock S.</i> (Gr. afm. ....	2357	<i>Two Bush Channel</i> . Td. udl. ....	2362
<i>Peggy Point</i> . Taagesign. gives ....	1499	<i>Rockland Harbor</i> . Vrag bortt. ....	125
<i>Aspotogan</i> . Td. udl. ....	2846	<i>Rockport Harbor</i> . <i>Harbor Ledge</i> . Bk. nedl. .	1134
<i>Cross Island</i> . Fyr for. ....	1387. 2358	<i>Manana Island</i> . Taagesign. for.; For. opsat.; Fltd. omb. m. Lys-Fltd. ....	123. 568. 672
<i>Green Bay</i> . <i>Green Ledge</i> . Kltd. udl. ....	1294	<i>Muscongus Bay</i> . <i>Medomak River</i> . <i>Locust Ledge</i> . Td. omb. ....	1926
<i>Lockeport</i> . <i>Gull Rock</i> . Fyr for. ....	2847	<i>Sheepscoot Bay</i> . <i>Bantam Rock</i> . Lys-Fltd. for. .	860
<i>Clarke Harbour</i> . Td. udl. ....	2905	<i>Kennebec River</i> . <i>Winslow Rock</i> . Td. for. og fl.	2170
<i>Cape Sable V. Cornwall Rock</i> . Td. udl. ....	2224	<i>Sequin Island</i> . Fyr forstærket ....	2169
<i>Barrington Bay</i> . <i>Congress Shoal</i> . Td. udl. ....	1639	<i>Casco Bay</i> . <i>Lumbo Ledge</i> . Td. omb. ....	1994
<i>Cape Sable</i> . <i>Southwest Ledge</i> . Lys-Fltd. fl. .	387	<i>Middle Bay</i> . Afm. for. ....	124
<i>Blonde Rock</i> . Lys-Fltd. fl. ....	1133	<i>Cape Elizabeth</i> Fyrsk. Fyr for. ....	861
		<i>Old Anthony</i> . Fltd. omb. m. Lys-Fltd. .	986
<b>Sable Island.</b>		<i>Wool Island</i> . Fyr for. ....	2859
Rad.-Tel.-Stat. Belig.; Fyr for. .	121. 2225. 2904	<i>Cape Neddick</i> . Fyr forst. ....	2073
		<i>Cape Neddick Harbor</i> . Td. udl. ....	1927
<b>Bay of Fundy.</b>		<i>Boon Island Ledge</i> . Fltd. omb. m. Lys-Fltd. .	987
<i>Lurcher Shoals</i> Fyrsk. omb. midlt. m. Lys-Fltd. Taagesign. for. ....	1925. 2550	<i>Portsmouth Harbor</i> . <i>Whaleback</i> . Fyr for. ....	1819
<i>Brier Island</i> . <i>Northwest Ledge</i> . Lys-Fltd. fl. .	1863	<i>York River Harbor</i> . Kltd. udl. ....	1389
<i>Machias Seal Island</i> . Fyr nedl.; Rett.; Fyr for. ....	1295. 1818. 3070		
<i>Grand Manan Island</i> . <i>Ross Island</i> . <i>Grand Harbour</i> . <i>Fish Fluke Point</i> . Fyr for. ....	2359	<b>New Hampshire.</b>	
<i>Digby Gut</i> . <i>Point Prim</i> Fyr. Taagesign. for. .	415	<i>Portsmouth Harbor</i> . <i>Isles of Shoals</i> Fyr. Taagesign. for. ....	1135
<i>Port Lorne</i> . Fyr for. ....	122		
<i>Deer Island</i> Ø. <i>Tinker Ledge</i> . Buake opf. .	1924	<b>Massachusetts.</b>	
<i>St. Andrews Harbour</i> . Afm. for. ....	2360	<i>Newburyport Harbor</i> . Afm. for.; Oplysn. 2660. .	3071
<i>Passamaquoddy Bay</i> . <i>Chamcook</i> . Td. udl. .	3068	<i>Gloucester Harbor</i> . Afm. for. ....	983
<i>Musquash Harbour</i> . Td. udl. ....	2488	<i>Cape Cod Bay</i> . <i>North River</i> . <i>New Inlet</i> . Kltd. udl. ....	1929
<i>St John Harbour</i> . <i>Black Point</i> . Fltd. omb. m. Lys-Fltd.; Lystd. omb. m. Lys-Fltd. .	566. 3069	<i>Cohasset Harbor</i> . Fyr t. ....	1928. 2609
<i>Partridge Island</i> SØ. Lys-Fltd. ind. .	565	<i>Essex Harbor</i> . Afm. for. ....	2171
<i>Sisters Rocks</i> . Td. udl. ....	2848	<i>Ipswich Harbor</i> . Fyr fl., Afm. for. ....	2172
<i>Chignecto Channel</i> . <i>Joggins Mines</i> . Fyr t. .	671	<i>Marblehead</i> . Td. udl. ....	774
<i>Grindstone Island</i> . Td. udl. ....	2070	<i>Boston Bay</i> . <i>Manchester River</i> . Td. udl. ....	2608
<i>Cumberland Basin</i> . <i>Amherst Basin V</i> . Td. udl. ....	2849	<i>Boston Harbor</i> . Td. udl. ....	2226
<i>Calhoun Flats</i> . Td. Belig. ....	2071	<i>Dumping Ground</i> . Td. fl. ....	1864
		<i>Weymouth Fore River</i> . Lystd. udl. . .	989
<b>Forenede Stater i Nord-Amerika.</b>		<i>Nix Mate</i> . Lys- og Kltd. indd. Lystd. og Kltd. udl. ....	2074
<b>Maine.</b>		<i>Main Channel</i> . Afm. for.; Advarsol, Bore-fartøj udl. ....	1340. 2788
Afm. for. ....	567. 862	<i>Broad Sound</i> . Skær fn., Vrag bortt. . .	2489
<i>Moose Peak</i> . Taagesign. opr. ....	2072	<i>Broad Sound</i> . <i>North Channel</i> . Afm. for. .	727
<i>Petit Manan</i> . <i>Southeast Rock</i> . Afm. for. ....	1640	<i>Castle Rocks</i> . Taagesign.-Stat. ....	863
<i>Frenchmann Bay</i> . <i>Sorrento Harbor</i> . Kltd. for. .	1388	<i>Weymouth Fore River</i> . Fyrflaade udl. .	368
<i>Blue Hill Bay</i> . <i>Swans Island</i> . <i>Mackerel Cove</i> . <i>North Point</i> . Td. omb. ....	1501	<i>Spectacle Island</i> . Oplysn. om Fyr; Ledefyr nedl.; Nedl. opsat. ....	455. 1341. 2961
<i>Casco Passage</i> . Td. omb. m. Kltd. ....	1500	<i>State Ledge</i> . Lys-Kltd. omb. m. Lystd. .	1068
<i>Darlings Island Shoal</i> . Td. udl. ....	2785	<i>Governors Island S</i> . Td. ind. ....	1438
		<i>Chelsea Ledge</i> . Td. udl. ....	864
		<i>Lynn Harbor</i> . <i>Sandy Point</i> . Fyr pdl.; t. 454. .	726
		<i>Plymouth Harbor</i> . Td. udl. ....	775
		<i>Wellfleet Harbor</i> . <i>Billingsgate Island</i> . Fyr for. .	1569
		<i>Cape Cod</i> . <i>Orleans</i> . Lys-Fltd. udl. ....	1233

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Chatham Harbor. Chatham Bar.</i> Td. ind....	990	<i>Block Island Harbor.</i> Belysn. for. ....	1684
» <i>Nantucket Shoals</i> Fyrsk. Stat.-Td. omb. m. Fltd.....	612	<i>Watch Hill Point. Gangway Rock.</i> Lystd. udl.	2174
<i>Nantucket Shoals.</i> Vrag; Gr.....	2295. 2610	<i>Little Narrangansett Bay.</i> Afm. for.; Td. ind., Bk. opf.....	867. 2365
<i>Nantucket Sound.</i> Td. ind.; Afm. for.; Vrag bortt.; Afm. for., Løb sp.; Afm. for.	1438. 1997 2437. 2662. 2962	<b>Long Island Sound.</b>	
<i>Great Round Shoal.</i> Vrag; bortt..	2296. 2438	Lystd. for. ....	870
» <i>Pollock Rip Shoals</i> Fyrsk. Taagesign. for.....	728	<i>Fishers Island Sound. Napatree Point Ledge.</i> Klttd. omb. m. Lys-Klttd. ....	2175
<i>Pollock Rip Slue.</i> Lys- og Klt. ind. Lyst. og Klttd. udl.; Dybde aft.; Td. udl. .	2075 2661.	<i>Mystic River.</i> Td. udl. ....	2491
» <i>Pollock Rip</i> Fyrsk. Taagesign. for....	728	<i>Ram Island Shoal Channel.</i> Afm. for. 456.	1071
» <i>Shovelful Shoals</i> Fyrsk. Ø. Hindr.....	126	<i>New London Harbor.</i> Fyr for. ....	1641
» <i>Shovelful Shoals</i> Fyrsk. S. Vrag afm....	2364	<i>Gardiners Bay. Three Mile Harbor.</i> Fyr t..	1685
<i>Nantucket (Great Point).</i> Fyr forst....	1996	<i>Plum Island. Fort Terry Harbor.</i> Fyr t.	296
» <i>Haulkerchief</i> Fyrsk. SV. Vrag. ....	2787	<i>Long Sand Shoal.</i> Td. fl. ....	1686
<i>Kill Pond Bar.</i> Td. ind. ....	1995	» <i>Cornfield Point.</i> Fyrsk. midl. omb. ....	1137
<i>Bass River. Sunken Pier.</i> Bk. nedl....	1439	<i>Duck Island Roads. Duck Island.</i> Fyr t., midl. Fyr sl. ....	1570
» <i>Cross Rip</i> Fyrsk. midl. omb. ....	2439	<i>The Thimbles.</i> Td. udl.....	1390
<i>Muskeget Channel.</i> Td. ind.....	992	<i>New Haven Harbor. Party Bar.</i> Lystd. for.	997
<i>North Channel. Wreck Shoal.</i> Fyrsk. omb. m. Lys-Klttd. ....	776. 865	<i>Milford Harbor. Charles Island Rocks.</i> Klttd. omb. m. Lys-Klttd. ....	2176
<i>Edgartown Harbor.</i> Td. ind. ....	993	<i>Housatonic River.</i> Afm. for. ....	1234
<i>Nantucket Harbor.</i> Td. ind.; Afm. for. 991.	1187	<i>Bridgeport Harbor.</i> Vrag afm.; bortt.; Afm. for. ....	56. 237. 777
<i>Buzzards Bay.</i> Afm. for. ....	1820	<i>Black Rock Harbor.</i> Td. udl.....	778
<i>New Bedford Harbor.</i> Belysn. af Uddybn. Arb. ....	994	<i>Cockenoe Island Shoal.</i> Klttd. omb. m. Lys-Klttd. ....	673
<i>Giffords Ledge.</i> Td. ind. ....	1069	<i>Huntington Bay. Lloyd Harbor.</i> Fyr fl., Op-lysn. om midl. Fyr. ....	1343
<i>Vineyard Sound.</i> Afm. for. ....	2962	<i>The Cows.</i> Lystd. for. ....	868
<i>Sow and Pigs Reef.</i> Klttd. udl. Td. ind.	1998	<i>Coscob Harbor.</i> Afm. for. ....	869
<i>Sow and Pigs Reef</i> SØ. Vrag. ....	2076	<i>Red Rock.</i> Td. udl. ....	1235
<b>Rhode Island.</b>		<i>Rye Beach. Forbes Rocks.</i> Td. udl.....	2000
<i>Fuller Rock og Sassafras Point.</i> Fyr for. og Fyr nedl. ....	1683	<i>Larchmont Harbor. Table Rock.</i> Td. udl....	1687
<i>Narragansett Bay.</i> Lystd. for.....	866	<i>Gangway Rock.</i> Klttd. udl. ....	1571
<i>Eastern Passage. Hog Island Shoal.</i> Td. udl.; Rett. ....	1502. 2173. 2270	<i>Hart Island.</i> Klttd. udl. ....	998
<i>Eastern Passage. Bulls Point.</i> Klt. udl.	2077	<i>City Island Shoal.</i> Td. omb. ....	999
<i>Ohio Ledge.</i> Lystd. udl. ....	1070	<b>New York.</b>	
<i>Newport Harbor.</i> Fyr t. ....	1999	<i>Gardiners Bay.</i> Lystd. for. ....	871
<i>Newport Harbor. Goat Island Shoal.</i> Fyr fl.; Fyr og Taagesign. for.....	906. 1865	<i>Block Island Sound. Napeage Bay. Goff Point.</i> Klttd. udl. ....	1572
<i>Newport Harbor. Rose Island.</i> Fyr. Taagesign. for.....	2611	<i>Long Island. Montauk Point. Shagwong Reef.</i> Klttd. omb. m. Lys-Klttd. ....	729
<i>Providence River. Pawtuxet Cove.</i> Td. udl. ....	1930	<i>Hudson River. Tarrytown.</i> Fyr for.; Afm. for. ....	2441. 2553
» <i>Brenton Reef</i> Fyrsk. omb. m. Reservefyrsk.; Omb. opsat.; omb.; udl. ....	995. 1136 1342. 1821	<i>Rockaway Inlet.</i> Lystd.; Lys-Klttd. for. 872.	1236
<i>Western Passage.</i> Skær.; Td. udl. ....	2851. 3072	<i>Jamaica Bay. Rockaway Inlet. West Way.</i> Lystd. udl. ....	2492
<i>Western Passage. Whale Rock</i> Fyr. Op-lysn. om Taagesign. ....	1931	<i>Long Island. Fire Island Inlet.</i> Lystd. ind.; Td. udl. ....	1001. 1866
<i>Wickford Harbor.</i> Td. udl. ....	2551	<i>Jones Inlet.</i> Lystd. udl. ....	1002
<i>Point Judith Harbor of Refuge.</i> Afm. og Belysn. for.....	2298	<i>East River. Hell Gate.</i> Uddybn.-Arb... 1000.	2079
<i>Block Island Sound.</i> Gr. fn.; do.; Td. udl.; Vrag; afm.; bortt.; Gr.....	2078. 2299. 2440 2490. 2552. 2612. 2735	<b>New York Upper Bay.</b>	
<i>Nebraska Shoal.</i> Td. udl. ....	2440	Afm. for. ....	1688
<i>Block Island North Reef.</i> Klttd. omb. m. Lys-Klttd. ....	1503	<i>Greenville Piers Channel.</i> Lystd. for.....	873
		<i>Pavonia Crib.</i> Td. udl. ....	2001
		<i>Gowanus Bay.</i> Vrag afm.; Afm. ind....	297. 458
		<i>Gowanus Flats.</i> Lystd. udl. ....	569. 874
		<i>Greenville Piers Channel.</i> Lys-Klttd. Uvkl. ind.	459

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>New York Lower Bay.</b>		<i>Hampton Roads.</i> Vrag bortt.; Vrag afm.; Afm. for.....	2443. 2494. 2853
Lystd. for.; Td. ind.; Lystd. udl. til Forsøg.....	875. 1188. 3073	<i>Willoughby Spit.</i> Kltd. omb. m. Lys- og Kltd. ....	2964
<i>Craven Shoal.</i> Lystd. udl.....	1072. 1237	<i>Newport News Upper og Lower Channels.</i> Afm. for.....	2085
<i>Staten Island.</i> Richmond. Fyr t.....	457	<i>Old Point Comfort.</i> Vrag afm.....	2367
» <i>Scotland's Fyrsk.</i> Fyr for.....	57	<i>Elizabeth River.</i> Afm. for.; Td. for Nr. 402.	2179
<b>New Jersey.</b>		<i>Southern Branch.</i> Afm. for.....	1507
Td. for. Nr.....	170	<i>Bush Bluff Shoal.</i> Td. udl.....	517
<i>Newark Bay.</i> Td. udl.....	1189	<i>Thinble Shoal.</i> Fyr ØSØ. Hindr. rapp....	2613
<i>Elizabethport Flats.</i> Td. udl.....	779	<i>Main Channel.</i> Stat.-Td. ind.; Afm. for. 2306.	3074
<i>Centerville.</i> Fyr t., Kltd. ind.; Kltd. ej ind.....	780. 1003	<i>Back River.</i> Northend Point Shoal. Fyr t., Td. ind.....	1690
<i>Kill van Kull.</i> Td. udl.....	2300	<i>Back Creek.</i> Fyr t., Td. ind.....	1750
<i>Sea Girt.</i> Fyr for.....	1344	<i>York Spit.</i> Fyr forst.....	2008
<i>Trucker Beach.</i> Fyr for.....	1345	<i>James River.</i> Afm. for.....	675. 1138
<i>Little Egg Inlet.</i> Td. udl.....	1505	<i>Pagan Creek.</i> Fyr t.....	464
<i>Ludlam Beach.</i> Fyr for.....	1346	<i>Hog Island Point Shoal.</i> Td. omb. m. Kltd.	369
<i>Townsend Inlet.</i> Fltd. udl.....	1504	<i>Sunken Marsh.</i> Ledefyr fl.....	614
<i>Hereford Inlet.</i> Forfyr nedl.; Fyr for... 460.	1347	<i>Old Plantation Flats.</i> Fyr for.....	178
» <i>Northeast End's Fyrsk.</i> omb. midl.; udl. 1573.	2493	<i>Mobjack Bay.</i> North River. Fyr t., Td. ind..	2178
<b>Delaware Bay.</b>		<i>Rappahannock River.</i> Mill Creek. Bk. opf... 1510	1510
Opmaal.-Td. ind.....	128	<i>Fleets Bay.</i> Dwyer Creek. Fyr t., Fyrs Belig.	1575
<i>Old Bare Shoal V.</i> Afm. for.....	2080	<i>Onancock Creek.</i> Fyr t., Td. ind.....	1751
<i>Miah Maull Shoal.</i> Midl. Fyr for.; for. 1238.	2736	<i>Tangier Island SV.</i> Vraglystd.....	2301
<i>Mahon River Fyr.</i> Lysvink. for.....	1932	<i>Great Wicomico River.</i> Fyr t.....	1752
<i>Maurice River.</i> Ledefyr for.....	1190	<i>Potomac River.</i> Coan River. Td. ind.; Bk. opf.....	1508. 1509
» <i>Overfalls.</i> Fyrsk. udl.; ej udl.; udl. 177. 461.	1348	<i>St. Marys River.</i> Priests Point. Fyr t., Td. ind.; Fyr sl., midl. Fyr t... 1823.	2084
<i>Brown Shoal.</i> Td. udl.....	515	<i>Breton Bay.</i> Fyr t., Afm. for.....	1753
<b>Delaware River.</b>		<i>St. Clement Bay.</i> Newtown Neck. Td. udl.	1191
Afm. for.....	876	<i>Kettle Bottom Shoals.</i> Lystd. udl.....	2664
<i>Bombay Hook.</i> Fyr nedl.....	2002	<i>Mattox Creek.</i> Fyr t.....	1754
<i>Smyrna.</i> Fyr for.....	2003	<i>Tangier Sound.</i> Big Annemessex River. Porpoise Point. Fyr t. Td. ind.....	2004
<i>Stony Point.</i> Td. ind.....	1391	<i>Honga River.</i> Belysn. og Afm. for.....	1822
<i>Appoquinimink River.</i> Ledefyr t.....	1689	<i>Patuxent River.</i> Baake opf.....	2006
<i>Deep Water Point Range.</i> Lystd. fl. og for.	570	<i>Cove Point.</i> Vrag belyst; afm.; bortt... 2007.	2083
<i>Bellevue.</i> Fyr for.....	674. 2788		2965
<i>Cherry Island.</i> Fyr for.....	1506	<i>Sharps Island.</i> Fyr forst.....	2005
<i>Billingsport.</i> Fyr for.....	2603	<i>Kent Island.</i> Td. udl.....	2738
<i>Eagle Point.</i> Bk. opf.; Fyr t.... 127. 613.	1073	<i>Thomas Point Shoal Fyr NØ.</i> Vrag; afm. 878.	1004
<i>Horseshoe.</i> Lystd. for.....	1074	<i>Chester River.</i> Swan Creek. Td. omb. m. Kltd.	879
<i>Schuylkill River.</i> Fyr for.....	2081	<i>Baltimore.</i> Afm. for.; Vraglystd. udl.; ind... 2789. 2907	2442
<i>Horseshoe Shoal.</i> Td. udl.....	58	<i>Pooles Island Flats.</i> Lystd. for.....	880
<b>Delaware.</b>		<i>Worton Point Shoal.</i> Td. omb. m. Lystd....	881
» <i>Fenwick Island Shoals Fyrsk.</i> udl.....	516	<b>North Carolina.</b>	
<i>Fenwick Island.</i> Fyr for.....	2852	<i>Currituck Beach.</i> Fyr NØ. Vrag.....	571
<b>Virginia.</b>		<i>Croatan Sound.</i> Afm. for.....	2739
» <i>Winter-Quarter Shoals Fyrsk.</i> for.; do.. 129.	2906	<i>Albamarle Sound.</i> Currituck Sound. Fyr t. Td. ud.....	2009
» <i>Winter-Quarter Shoals Fyrsk.</i> NØ. Hindring; Hindr. forg. eftersøgt.....	1574. 2082	<i>Currituck Sound.</i> Powells Point. Fyr t..	2303
<i>Assateague Anchorage.</i> Fyr fl. og Fyr for..	2737	<i>North River.</i> Fyr fl.....	2180
<i>York River.</i> Fyr t.....	1691	<i>Roanoke Sound.</i> Fyr t.....	2181
<b>Chesapeake Bay.</b>		<i>Alligator River.</i> Fyr for.....	1139
Vrag; afm.....	877. 2177	<i>Perquimans River.</i> Grassy Point. Fyr t.	2086
Hindr. ekst. ej.....	2963	<i>Mackays Creek.</i> Fyr nedl.....	781
<i>Tail of the Horseshoe Shoal.</i> Td. udl.; omb. m. Lys-Kltd.....	463. 730	<i>Cape Hatteras Ø.</i> Vrag rapp.....	572
		<i>Pamlico Sound.</i> Td. udl.....	2302
		<i>Cape Channel.</i> Muddy Slue. Fyr for....	615



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Hatteras Inlet</i> . Fyr t. ....	130	<i>Savannah River. Bloody Point</i> . Ledefyr Ad- varsel. ....	519
<i>Rose Bay</i> . Fyr t. ....	3075	<b>Georgia.</b>	
<i>Bay River</i> . Td. udl. ....	2665	<i>Savannah River</i> . Afm. for.; For. opsat; for.; Kltd. fl. ....	466. 883. 1005. 1078
<i>Goose Creek</i> . Fyrbk. opf.; Fyr t. ....	2368. 2444	<i>Jones Island</i> . Fyr for. ....	2966
<i>Neuse River</i> . Gr. tilt.; Td. udl. ....	2010. 2666	<i>Tybee</i> . Fyr for. ....	731
<i>Neuse River. Adams Creek</i> . Fyrbk. opf.; Fyr t., Td. ind. ....	2445. 2908	<i>Tybee Roads</i> . Afm. for. ....	2855
<i>«Diamond Shoals</i> . Fyrsk. Stat.-Td. for. ....	1140	<i>Tybee Roads. Bloody Point</i> . Ledefyr omb.	2370
<i>Core Sound</i> . Fyrbk. opf.; Fyr t. ....	2495. 2740	<i>Skidaway Narrows</i> . Bk. opf. ....	1578
<i>Beaufort Harbor</i> . Løb for., Advarsel; Dybde aft.; Fyr for. ....	1642. 1867. 2087	<i>Dokey Sound</i> . Td. udl.; Td. ind. ....	617. 3076
<i>Newport River og Core Creek</i> . Fyr t. ....	2909	<i>St. Simon Approach. St. Simon</i> . Fyr midl. for.	1756
<i>Cape Lookout. Wreck Point</i> . Fyr fl.; Belig. ....	1075. 2854	<i>St. Simon Sound and Brunswick Harbor. St.</i> <i>Simon</i> . Fyr fl.; Kltd. omb. m. Lys-Kltd.;	676. 882. 1350
<i>Cape Lookout Shoals</i> . Td. for. Farve; Td. omb. ....	1933. 2667	<i>Kltd. omb. ej</i> ....	2668
<i>Cape Fear River</i> . Belysn. for. ....	2614	<i>St. Simon Sound</i> . Afm. for. ....	1077
<i>«Frying Pan Shoals»</i> Fyrsk. Rad.-Tel.-Stat. opr. ....	518	<i>«Brunswick»</i> Fyrsk. Stat.-Td. fl. ....	
<b>South Carolina.</b>		<b>Florida.</b>	
<i>Winyah Bay. Western Channel</i> . Fyr t., Fyrnedl.	616	<i>Nassau Sound</i> . Td. udl., Td. ind. ....	2182
<i>Cape Romain Shoal og North Santee River</i> . Td. ind. ....	1755. 2369	<i>St. Johns River</i> . Fyr t., Fyr nedl.; Belysn. for.;	618. 1824. 2088. 3077
<i>Bull Bay</i> . Fyr nedl. ....	2369	<i>Td. fl.; Afm. for.</i> ....	2183
<i>Cape Romain</i> . Vrag rapp.; uskl. ....	573. 1349	<i>Sisters Creek</i> . Fyr t. ....	1511
<i>Charleston Harbor</i> . Omb. af Td. opsat; Gr.; Td. omb. m. Lys-Kltd. ....	131. 1440. 1441	<i>St. Augustine Harbor</i> . Td. ind.; Fyr t. ....	2304
<i>St. Helena Sound</i> . Flt. udl. Td. fl. ....	2011	<i>Matanzas Inlet</i> . Vrag ....	465
<i>Port Royal Sound. Southeast Channel</i> . Td. for. Nr. ....	1141	<i>Cape Canaveral. Hetzel Shoal</i> . Td. udl. ....	677
		<i>Cape Canaveral Shoals. Ohio Shoal</i> . Td. faaet Nr. ....	677

## VI.

## Vestindien, Meksikanske Bugt.

<b>Forenede Stater i Nord-Amerika.</b>			
<b>Florida.</b>			
<i>Key West Harbor. Southeast Channel</i> . Td. ind.	3078	<i>Cut G</i> . Ledebk. opf. ....	887
<i>Northwest Channel og Southwest Channel</i> . Afm. for. ....	1444	<i>Little Manatee River</i> . Fyr t., Bk. opf. ....	886
<i>Ship Channel Shoal</i> . Bk. opf. ....	1868	<i>South Cut</i> . Lystd. for. ....	238
<i>Frankford Bank</i> . Bk. opf. ....	520	<i>West Channel</i> . Bk. opf. ....	2307
<i>Point of Reef Channel</i> . Td. udl. ....	1443	<i>Manatee River og Terraceia Bay</i> . Fyr t., Td. ind. ....	885
<i>Florida Reefs. Carysfort Reef</i> . Fyr for.; For. opsat.; for. ....	732. 884. 2446. 2856	<i>Sarasota Pass</i> . Midl. Bk. opf. ....	1144
<i>Hawk Channel. Delta Shoal</i> . Td. ind. ....	1442	<i>Longboat Inlet</i> . Vrag ....	2184
<i>Sombrero Key Turn</i> . Td. ind. ....	2305	<i>Old Tampa Bay. Sunrise Bank</i> . Td. omb. m. Bk. ....	889
<i>Rebecca Shoal og Half Moon Shoal</i> . Gr.	2306	<i>North Channel</i> . Td. for. Nr. ....	521
<i>Rebecca Shoal Fyr V. Undervands-Hindr</i> .	1869	<i>Main Channel</i> . Afm. for.; Td. fl. ....	1577. 2227
<i>Florida Keys. Tortugas</i> . Fyr og Afm. for. ....	1870	<i>Southwest Shoal</i> . Td. ind.; ind. ej	2496. 2857
<i>Cape Romano Shoals</i> . Td. omb. m. Fltd. ....	1143	<i>Johns Pass</i> . Bk. opf. ....	890
<i>San Carlos Bay. Calvosahatchee River</i> . Fyr t.;	2010. 3079	<i>Anclote Keys</i> . Fyr for. ....	678. 1239. 1643
<i>Bk. opf.</i> ....		<i>Anclote Anchorage</i> . Afm. for. ....	891
<i>Charlotte Harbor</i> . Fyr for. ....	2013	<i>Cedar-Keys</i> . Afm. for. ....	2497
<i>Jupiter Inlet</i> . Rad.-Tel.-Stat. beskud. ....	2012	<i>St. George Sound. East Pass</i> . Afm. for.; Td. udl. ....	1240. 3080
<i>Bethel Shoal</i> . Lys- og Flt. udl. ....	2089	<i>St. Andrews Bay</i> . Afm. for.; Oplysn. om Lede- fyr, Advarsel; Ledefyr for.; Td. ind.; Td. ej ind.; Uddybn.; Td. udl.; Oplysn.; Oplysn.; Fyr for.; Fyr t.; Td. ind. ....	467. 468. 522. 892
<i>Tampa Bay. Hillsboro Bay</i> . Td. ind.; Fyr sl.;	888. 2185. 2228	1007. 1078. 1192. 1241	
<i>Hillsboro Bay. Long Shoal</i> . Banke ødl. Td. udl. ....	2090	1392. 1644. 2498. 2911	
<i>Hillsboro Bay. Gadsdens Point</i> . Td. ind.	1445	<i>Sand Bluff Shoal</i> . Td. Belig., Gr. ....	1006

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Alabama.</b>		<b>Panama.</b>	
<i>Mobile Bay. Mobile Ship Channel.</i> Oplysn. om		<i>Colon Harbor.</i> Ledefyr t.....	1079
Bk. og Fyr.....	1871	<i>Toro Point Breakwater.</i> Fyr omb.; Op-	
<i>Sand Island.</i> Oplysn. om Ledefyr; do...	2014 2912	lysn.....	1080. 2501
<b>Mississippi.</b>		<b>Columbia.</b>	
<i>Pascagoula River.</i> Bk. opf.....	1692	<i>Savanilla Harbour. Lafayette Rock.</i> Td. fl... 1298	
<i>Mississippi Sound. Gulfport Channel.</i> Fyr t.,			
midl. Fyr sl.; Fyr t.....	132. 1193		
<b>Louisiana.</b>		<b>Venezuela.</b>	
<i>Mississippi River.</i> Td. og Fyrsk. omb. ....	2913	<i>Margarita Island.</i> N. Gr. rapp. ....	1646
» <i>South Pass.</i> Fyrsk. midl. ind.; Fyr t.;			
Fyrsk. udl.....	1008. 2229. 2790		
<i>Southwest Pass.</i> Fyr t.; Fyr t. ej. . . .	59. 1010		
<i>Lake Pontchartrain. Bayou St. John.</i> Ledefyr t.....	1009		
<i>Atchafalaya Bay Entrance Channel.</i> Td. udl.	239		
<i>Trinity Shoal.</i> Lys-Fltd. for.....	733		
<i>Sabine Pass.</i> Vrag afm.....	2499		
<b>Texas.</b>		<b>Bahama Islands.</b>	
<i>Galveston.</i> » <i>Heald Bank</i> Fyrsk. omb. midl.		<i>San Salvador (Walling) Island.</i> Vrag.....	2372
m. Lystd.; udl.....	1011. 2500	<i>Crooked Island. Crooked Island Reef.</i> Vrag..	3081
<i>Galveston Bay.</i> Fyr t.....	2015	<i>Mariguana Passage. Acklin Island.</i> Vrag... 2308	
<i>Port Bolivar.</i> Fyr t.....	133	<i>Turks Islands. Salt Cay.</i> Fyr for.....	1872
<i>Texas City Channel.</i> Bk. opf. ....	134. 2447	<i>Samana (Atwood) Cay.</i> Vrag bortt. ....	524
<i>Matagorda Bay. Halfmoon Reef.</i> Fyr for... 2669			
<i>Aransas Pass.</i> Td. udl.; Lystd. udl., Td.			
ind.....	2091. 2186		
<b>Mexiko.</b>		<b>Store Antiller.</b>	
<i>Gulf of Mexico. Tampico</i> N. Gr. rapp.....	734	<b>Cuba.</b>	
<i>Tampico. South Jetty.</i> Fyr t., midl. Fyr sl.	179	<i>Port Mariel.</i> Vrag.....	1299
<i>Veracruz.</i> Fyr fl. Rad.-Tel.-Stat. opr.; Vrag		<i>Habana.</i> Td. udl.....	1647
afm.....	1512. 2448	<i>Santiago.</i> Gr. bortt., Havnearb.....	1826
		<i>Ensenada Mora (Pelon Harbor).</i> Oplysn. Gr.	
		fn.....	1014
		<i>Cape Cruz -- Manzanillo.</i> Bk. opf.....	1693
		<i>Santa Cruz del Sur.</i> Gr. for. eftersøgt....	1194
		<i>Cuarto Reales Channel.</i> Bk. Belig.....	1514
		<i>Batabano.</i> Fyr for.....	370
		<b>Jamaica.</b>	
		<i>St. Lucea Harbour.</i> Bk. opf.....	822
		<i>St. Ann. Bay.</i> Bk. opf., Fyr t.....	1195
		<i>Galina Point.</i> Fyr t.....	1447
		<i>Portland Point.</i> Fyr opf.....	240
		<b>Porto Rico.</b>	
		<i>Mayaguez Bay.</i> Vrag bortt.....	679
		<i>San Juan Harbor.</i> Afm. for.....	241
		<b>Smaa Antiller.</b>	
		<b>Guadeloupe.</b>	
		<i>Saint Anne og Saint François.</i> Lods-Stat.	
		nedl.....	416
		<b>St. Lucia.</b>	
		<i>Brandou Point (Cape Moul à Chique).</i> Fyr t.	1579
			1934. 2016
		<b>Trinidad.</b>	
		<i>Mayaro Bay.</i> Bk. nedl.....	1196

## Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Fransk Guyana.</b>		<b>Argentina.</b>	
<i>Cayenne.</i> Afm. ....	2791	<i>Mogotes Point.</i> Hindr. rapp. ....	2967
<i>Enfant Perdu.</i> Fyr upl.; Oplysn. 1145.	2092	» <i>Bahia Blanca</i> » Fyrsk. Taagesign. for. ....	2096
<b>Brasilien.</b>		<i>Gulf of San Mathias.</i> Port <i>San Antonio.</i>	
<i>Para River.</i> » <i>Bragança</i> » Fyrsk. snk.; Lys-Fldt. udl. ....	1515. 1694	<i>Villarino Point.</i> Fyr t. ....	182
<i>Tutoya.</i> Fyr mild. sl.; t. ....	469. 574	<i>Chubut.</i> Afm. ....	471
<i>Rat Island.</i> <i>Fernando Noronha.</i> Fyr upaal. ....	2093	<i>Puerto San Julian.</i> Banke rapp. ....	782
<i>Parahiba River.</i> <i>Pedra Secca.</i> Fyr for. ....	2230	<b>Chile.</b>	
<i>Pernambuco N. Gr.</i> ....	2309	<i>Tierra del Fuego.</i> Oplysn. om Bk. og Td.; Vrag. ....	1015. 2557
<i>Pernambuco Bar.</i> Hindr. bortt. ....	2615	<i>Magellan Strait.</i> Td. omb. m. Lystd. ....	619
<i>Maceió.</i> Skær rapp. ....	2373	<i>Baxa Point.</i> Oplysn. om Bk. og Vrag. ....	620
<i>Peize Pao.</i> Lystd. for.; fl. ....	1393. 2187	<i>First Narrows.</i> <i>Satellite Patch</i> SØ. Gr. fn. ej. ....	136
<i>Aracaju.</i> Afm. for. ....	2741	<i>English Reach.</i> Skær. ....	2502
<i>Bahia Bugt.</i> <i>Paraguassú.</i> <i>Pedra de Baleia.</i> Fyr t.; ....	3082	<i>Crooked Reach.</i> Fyr t. ....	2558
<i>San Antonio Bank.</i> Lys-Kl.-Fldt. ej udl. ....	1197	<i>Long Reach.</i> <i>Kap Cooper Key.</i> Fyr t. ....	2793
<i>Rio de Janeiro.</i> Uvkltd. ind.; Lystd. udl. til Forsøg; Afm. for., Skærs Belig. 298. 1300.	2555	<i>Sarmiento Channel.</i> <i>Mayne Harbour.</i> Skær rapp.; Skær fn. ej. ....	577. 1352
<i>Rio de Janeiro og Sebitiba (Sapetiba) Bugt.</i> Tdl udl. ....	2094	<i>English Narrows.</i> <i>Caution Bank.</i> Afm. for. ....	2312
<i>Ilha Grande.</i> <i>Pao Píno Islet.</i> Fyr sl.; t. 1242.	1394	<i>Corcovado Gulf.</i> <i>Chiloe Island.</i> Port <i>Quellon.</i>	
<i>Alcatrazes Islands.</i> <i>Porto Island.</i> Fyr t. ....	1395	<i>Chiguao Shoal.</i> Td. udl. ....	783
<i>Lage de Santos.</i> Fyr t. ....	1396	<i>Reloncavi-Sound.</i> <i>Puerto Montt.</i> Bk. opf. ....	735
<i>Paranagua Bay.</i> <i>South Channel.</i> Anduvningstd. omb. m. Lystd.; Td. omb. m. Lystd. 299.	823	<i>Valdivia.</i> <i>Tres Hermanas Bank.</i> Vrag. ....	578
<i>River Sao Francisco (do Sul) Entrance.</i> Dybde; Afm. for. ....	417. 2449	<i>Lota Bay.</i> <i>Punta Lutrin.</i> Fyr for. ....	2559
<i>Santa Catharina Strait.</i> <i>Florianopolis.</i> <i>Santa Anna.</i> Fyr t. ....	2310	<i>Concepcion Bay.</i> <i>Quiriquina.</i> Bk. ødl. ....	1695
<i>Santa Catharina.</i> <i>Imbituba.</i> Vrag. ....	242	<i>Tomé Approach.</i> Td. udl. ....	2915
<i>Torres.</i> Fyr t. ....	525	<i>Tumbes Point.</i> Fyr for.; do.; Taagesign.-Stat. opr. ....	61. 1448. 2870
<i>Mostardas</i> SØ. Braad rapp. ....	2311	<i>Conchali Bay.</i> <i>Huevos Island.</i> <i>Los Vilos.</i> Gr. fn. ....	527
<i>Rio Grande do Sul.</i> <i>Pelotas.</i> Lystd. udl. ....	575	<i>Los Vilos N.</i> <i>Cape Tablas.</i> Fyr t. ....	621
<b>Rio de la Plata.</b>		<i>Caldera.</i> Fyr for.; Fyr t. ....	1696. 2375
Lystd. udl. ....	2095	<i>Antofagasta.</i> Fyr nodl.; Fyr sl. ....	1518. 2500
Afm., Hindr. ....	2450	<i>Mejillones del Sur.</i> <i>Blanca Islet.</i> Oplysn. om Fyr. ....	1519
<i>Cape Polonio.</i> Fyr for. ....	60	<i>Angamos Point</i> NV. Grund rapp. ....	2097
<i>Punta Negra.</i> Fyr opf. ....	2792	<i>Iquique Harbour.</i> Oplysn. om Fyr. ....	622
» <i>Banco Inglés</i> » Fyrsk. Rad.-Tel.-Stat. opr. ....	2792	<b>Peru.</b>	
<i>Montevideo Bay og Archimedes Bank.</i> Lystd. udl.; Afm. for., Vrag bortt. ....	135. 2374	<i>Lobos de Afuera.</i> Fyr t. ....	2503
<i>Montevideo Bay.</i> <i>Montevideo.</i> Lys-Fldt. udl. ....	576	<i>Lobos de Tierra.</i> Fyr t. ....	2503
<i>La Sabina (Sarina) Rock.</i> Lystd. udl. ....	181	<b>Ecuador.</b>	
<i>Point Medano</i> S. Gr. rapp. ....	1301	<i>Gulf of Guayaquil.</i> <i>Mala Bank.</i> Gr. tilt. ....	371
» <i>Punta Indio</i> » Fyrsk. ind.; ind. ej. ....	470. 1517	<b>Panama.</b>	
<i>Puerto Sauce.</i> Fyr upl. ....	1516	<i>Panama Bay.</i> Skær fn. ....	1302
<i>Colonia.</i> Fyr for. midl. ....	528	<i>Tortola Island.</i> S. Oplysn. om Skær. ....	1016
<i>Buenos Aires.</i> Fyr t. ....	470		
<i>Uruguay River.</i> Afm. for. ....	2556		

## Middelhavet, Sorte Hav og Asovske Hav.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Spanien.</b>		<b>Bestem. om Søm. Farve</b> ..... 3084	
<i>Gibraltar</i> Stræde. <i>Tarifa Point</i> . Kl.-Uvkltd. udl..... 623		<i>S. Remo</i> . Gr.; Havnearb. .... 784. 2232	
<i>Vélez Malaga</i> . <i>Torre del Mar</i> . Sign..... 1146		<i>Maurizio</i> . Lystd. udl.; Fyr for. .... 1827. 2377	
<i>Alicante</i> . Fyr t. Lystd. ind. . . 2098. 2188. 2504		<i>Genova</i> . Oplysn. .... 2102	
<i>Vinaroz</i> . Fyr for. .... 243		<i>Golfo di Genova</i> . <i>Pra</i> . Fyr t.; for. .... 64. 737	
<i>Taragona</i> . Fyr for. .... 62		<i>Porto di Portofino</i> . Fyr for. .... 1581	
<i>San Feliu de Guixols</i> . Fyr t. .... 1758		<i>Golfo di Spezia</i> . <i>Tino</i> . Fyr for. .... 1305	
<i>Palamos</i> . Fyr sl. .... 244		<i>Viareggio</i> . Fyr t. .... 2378	
<i>Barcelona</i> . <i>Morrot</i> Havnebassin. Fyr t. .... 2189		<i>Livorno</i> . Advarsel; Forbud. .... 246. 528	
<i>Selva</i> . <i>Punta Sernella</i> . Fyr bygges. .... 3083		<i>Meloria</i> Banke Fyrstat. Nødsign. .... 3033	
<i>Baleariske Øer</i> . <i>Minorka</i> . <i>Mahon</i> . Fyr for. . 2671		<i>Meloria</i> Banke. Td. ind.; Fyrskibs Farve. .... 2103	
<b>Frankrig.</b>		<i>Livorno S. Montaccio</i> . Semafor-Stat. opr. . . 824	
<i>Golfe d'Aigues-Mortes</i> . <i>Pointe de l'Espiguette</i> . Fyr midl. for. .... 1243. 1520		<i>Vada</i> Fyr. Nødsign. .... 3033	
<i>Marseille</i> . <i>Estaque</i> . Fyr t. .... 2859		<i>Porto Vecchio di Piombino</i> . Fyr t. .... 937	
<i>Soularas</i> . Fyr t. .... 1017		<i>Porto-canale di Castiglione della Pescaja</i> . Fyr perm.; Fyr t. .... 738. 2794	
<i>Port de la Ciotat</i> . <i>Môle Bérourarl</i> . Fyr for. 680. 1303		<i>Elba</i> . <i>Capo Francese</i> . Fyr for. .... 2314	
<i>Toulon</i> . Vrag. afm. .... 1081		<i>Formiche di Grosseto</i> . Nødsign. .... 3033	
<i>Cap Cépél</i> . Gr. afm. .... 2017		<i>Promontorio Argentario</i> . <i>Punta Lividonia</i> . Fyr for. .... 2742	
<i>Petite Passe</i> . Brofundament afm. .... 2313		<i>Santo Stefano</i> . Lystd. udl. .... 245	
<i>Saint-Mandrier</i> . Fyr for. midl. . . . 681. 1397		<i>Civitavecchia</i> . Fyr for. .... 1761. 1873	
<i>Iles d'Hyères</i> . Skyde-Øv. .... 736. 1521		<i>Gaeta</i> . <i>S. Caterina</i> . Oplysn. om Fyr. . 300. 472	
<b>Korsika.</b>		<i>Punta S. Antonio</i> . Søm. bortt. .... 2860	
<i>Golfe de Saint-Florent</i> . <i>Pointe de la Mortella</i> . Fyr norm. .... 183		<i>Ponza</i> . <i>Faraglione della Guardia</i> . Fyr for. 2104	
<i>Bastia</i> . Fyr fl. .... 936		<i>Neapel</i> . Fyr for.; Fyr t.; Lystd. ind.; For. opsæt; Belysn. for. . 624. 785. 1198. 1306. 1451	
<i>Ajaccio</i> . Grænse for Undervandsbaades Øvelsesplads. Oplysn. om Ankerplads; Fyr for. 2099 2231		<i>Castellamare di Stabia</i> . Oplysn. om Fyr 2106	
<i>Bonifacio</i> Stræde. <i>Lavezzi</i> . Fyr t. .... 2451		<i>Procida</i> . <i>Pioppolo</i> . Fyr for. .... 2018	
<b>Sardinien.</b>		<i>Passo di Procida</i> . Skærs Belig. .... 786	
<i>Rada della Reale</i> . Bk. nedl.; Fyrbaad omb.; Fyr for.; Gr. afm.; Fyr for. . 1147. 1449. 1580 1759. 2501		<i>Canale di Procida</i> . <i>Torrione</i> . Lystd. midl. ind.; udl. .... 137. 529	
<i>Porto Torres</i> . Dybde. .... 2505		<i>Ischia</i> . Oplysn. om Fyr. .... 2105. 2795	
<i>Capo Testa</i> . Fyr norm. .... 65		<i>Secche di Licosa</i> . Lystd. midl. ind.; udl. 2743. 2796	
<i>Passo S. Maria</i> . Dybde aft. .... 894		<i>Messina</i> Stræde. <i>Scilla</i> . Fyr nedl. .... 2315	
<i>Maddalena</i> . Td. for. Farve. .... 1648		<i>Æoliske Øer</i> . <i>Stromboli</i> . Semafor-Stat. nedl. 1828	
<i>Tre Monti</i> . Td. ind.; Lystd. Belig. 418. 1304		<i>Salina</i> . Semafor-Stat. nedl. .... 2506	
<i>Capo Bellavista</i> . Fyr for. .... 579		<b>Sicilien.</b>	
<i>Cagliari</i> . <i>S. Elia</i> . Fyr midl. for.; norm. 2100. 2376		Semafor-Stat. nedl. .... 2507	
<i>Golfo di Cagliari</i> . <i>Castiadas</i> . Oplysn. om Rad.-Tel.-Stat. .... 2101		<i>Capo San Vito</i> . Fyrs Lysvinkel; Bifyr t. 625. 1874	
<i>Isola S. Pietro</i> . <i>Capo Sandalo</i> . Fyr for. 1697. 2562		<i>Castellamare del Golfo</i> . Fyr for. .... 3085	
<i>Canale di S. Pietro</i> . Lystd. for. .... 2968		<i>Palermo</i> . Afm. for.; Fyr for.; do. .... 1522. 1935 2508	
<i>Capo Caccia</i> . Fyr midl. for.; norm. .... 1018. 1760		<i>Capo Zaffarano</i> . Fyr. .... 2316	
<b>Italien V.-Kyst.</b>		<i>Termini Imerese</i> . Td. ind.; Lystd. udl.; Fyr nedl. .... 2379. 2616	
Stormsign. .... 63		<i>Messina</i> . <i>Punta Secca</i> . Fyr midl. for.; norm. 372 473	
Rad.-Tel.-Stat. nedl. .... 1450		<i>Catania</i> . Fyr for. .... 2916	
		<i>Augusta</i> . <i>Brucoli</i> . Fyr t. .... 580	
		<i>Avolos</i> og <i>Santa Croce</i> . Fyr for. .... 419	
		<i>Capo Passero</i> . <i>Cozzo Spadaro</i> . Rad.-Tel.-Stat. nedl. .... 474	
		<i>Pozzallo</i> . <i>Porri</i> . Fyr t.; Bk. opf.; Fyr t. 420. 1307	
		<i>Capo Scalabri</i> Ø. <i>Mazzarelle</i> . Fyr t. . 184 421	
		<i>Licata</i> . Fyr for.; For. opsæt. .... 301. 1523. 1582	

	Løbe-Nr.
<i>Sciacca</i> . Fyr for. ....	1199
<i>Marsala</i> . Fyr for.; Fyr t.; Uddybn. . . . .	302. 1398 1584
<i>Scario</i> . Lystd. midl. sl.; t. ....	938. 1082
<i>Trapani</i> . Fyr for.; Belysn. for. ....	2233. 2861
<i>Palumbo</i> . Bifyr t. ....	1583
<i>Asinelli</i> . Fyr for. ....	2452
<i>Mauda</i> . Grund. Td. udl. ....	787
<i>Ægædiske Øer</i> . <i>Isola Favignana</i> . <i>Punta</i> <i>Marsala</i> . Fyr midl. for. ....	1019
<b>Malta.</b>	
<i>Grand Harbour</i> . Afm. for. ....	1244
<b>Pantelleria.</b>	
<i>S. Leonardo</i> . Fyr t. ....	303. 422
<b>Lampedusa.</b>	
<i>Punta Cavallo</i> . Fyr for. ....	2563
<b>Italien S.- og Ø.-Kyst.</b>	
<i>Stormsign</i> . ....	63
<i>Bestem. om Søm. Farve</i> . ....	3084
<i>Golfo di Taranto</i> . <i>S. Pietro NV</i> . Dybde aft. <i>Taranto</i> . Lystd. udl. til Forsøg; Fyr midl. sl.; Lystd. ind., Fyr t.; Løb sp. 026. 739. 1308.	373 1649
<i>Santa Maria di Leuca</i> . Oplysn. om Fyr ...	1353
<i>Punta Palascia (Otranto)</i> . Stormvarsel-Stat. opr. ....	1829
<i>Otranto</i> . <i>Punta Craul</i> . Lysvkn. indsat. ....	2797
<i>Brindisi</i> . Fyr atter t.; Bestem. ang. Praktika. .....	374 1650
<i>Canale Pigionati</i> . Bestem. for Beschl. under Uddybn. ....	1524
<i>Barletta</i> . Fyr for. ....	2234
<i>Vieste</i> . Fyr ....	1699
<i>Rodi</i> . Fyr t. ....	581
<i>Isole Tremiti</i> . <i>Isola S. Domino</i> . Oplysn. om Fyr. ....	1525
<i>Punta Penna</i> . Fyr t.; Oplysn. om Fyr 1452.	2969
<i>Ortona</i> . Belysn. for. ....	1148
<i>Pescara</i> . Fyr t. ....	2019
<i>Ancona</i> . Havnearb.; Søm. bortt.; Havnearb. .....	1309 2235. 2380
<i>Monte Capuccini (Ancona)</i> . Stormvarsel-Stat. opr. ....	1820
<i>Corsini</i> . Havnearb. ....	2744
<i>Punta della Maestra</i> . Lystd. midl. ind.; udl.; Vrag forsv.; Lystd. for. 1200. 1526. 2317.	2509
<i>Chioggia</i> . Lystd. fl.; Td. udl.; Løb afm., Advarsel; Havnearb.; Dybde aft.; Oplysn. .....	375 423. 1020. 1310. 1354. 1453
<i>Malamocco</i> . Fyr for.; Fyr t.; Fyr perm. ....	376. 1149 2564
<i>Porto del Lido</i> . Lystd. udl.; do.; Td. ind.; Td. omb. m. Lystd.; Fyr t.; Td. ind. 1499.	1454 1585. 1700. 2453. 2617

	Løbe-Nr.
<b>Østerrig-Ungarn.</b>	
<i>Golf von Triest</i> . <i>Buso</i> . Afm. for. ....	2618. 2917
<i>Rosega</i> . Belysn. for. ....	2745
<i>Bai van Muggia</i> . <i>Kaiser Franz Josefs</i> Havn. Fyr t., Lystd. ind.; Fyr t. 1701.	2107
<i>Bucht San Bartolomeo</i> . Fyr t. ....	2020
<i>Muggia</i> . Fyr for. ....	2862
<i>Triest</i> . Taagesign. fl. og for.; Fyr t. ....	138 2672
<i>Istrien</i> . <i>Kap Salvore</i> . Taagesign. for. ....	304
<i>Portorose</i> . Fyr for. ....	1400
<i>Cittanova</i> . Fyr t. ....	682
<i>Bank Marmi</i> . Fyr for. ....	2619
<i>Rovigno</i> . <i>Calsania</i> og <i>Valkibora</i> . Oplysn. om Fyr. ....	305
<i>S. Giovanni in Pelago</i> . Fyr for. ....	2236
<i>Riff Cabula</i> . Fyr upl. ....	939
<i>Pola</i> . Fyr; Forbud; Fyr t., Fyr sl.; Belysn. for.; do.; Forbud. . . . .	683. 740. 1021 1245. 1527. 2454
<i>Quarnero</i> . <i>Cherso</i> . Fyr for. ....	2918
<i>Lussin</i> . <i>Neresine</i> . Fyr for. ....	2863
<i>Lussinpiccolo</i> . <i>Koludarc</i> . <i>Spitze Croce</i> . Fyr for. ....	306
<i>Arbe</i> . Havnearb. fuldf. ....	475
<i>Spitze Vranac</i> . Fyr for. ....	1456. 3034
<i>Pago</i> . Belysn. for. ....	2864. 2970
<i>Grossa</i> . <i>Sale</i> . Fyr for. ....	66
<i>Kanal von Zara</i> . <i>Oltre</i> . Havnearb., Fyr sl. og Fyr t. ....	1702
<i>Incoronata Kanal</i> . <i>Eiland Germenjah V</i> . Dybde paa Banke ....	1586
<i>Kanal Pasman</i> . <i>Pakostane</i> . Fyr t.; for. 1762.	2190
<i>Kanal von Sebenico</i> . <i>Fort S. Nicolò</i> . Taage- sign.-Stat. opr. ....	1763
<i>Sebenico</i> . <i>Kanal S. Antonio</i> . <i>Spitze Debela</i> og <i>Spitze Kriz</i> . Fyr for. ....	307
<i>Lissa</i> . <i>Comisa</i> . Havnearb.; Fyr for. . . . .	1703. 1764
<i>Bai Castelli</i> . <i>Bank Scille</i> . Fyr t. ....	185
<i>Spalato</i> . Fyr t. ....	1704
<i>Lesina</i> . <i>Cittavecchia</i> . Fyr t.; Rett. .... 1765.	1830
<i>San Giorgio</i> . Fyr for. ....	2108
<i>Kanal von Curzola</i> . <i>Torcola</i> . Fyr t. ....	2021
<i>Curzola</i> . <i>Vallegrande</i> . Belysn. for. ....	2022
<i>Lagosta V</i> . Skær fn. ....	1246
<i>Narenta Kanal</i> . <i>Bucht Bratkovica</i> . <i>Bank</i> <i>Sreser</i> . Gr. afm. ....	476
<i>Klek Bucht</i> . <i>Montecuccoli</i> . Fyr for. ....	2109
<i>Kanal von Stagno Piccolo</i> . Fyr t. ....	788
<i>Sabbioncello</i> . <i>Stagnogrande</i> . Fyr t., Fyr for.	378
<i>S. Andrea (Donzella)</i> . Fyr midl. for. ....	1355
<i>Kanal von Calamotta</i> . <i>Bucht Srdupina</i> . <i>Can-</i> <i>nosa</i> . Fyr t. ....	379
<i>Gravosa</i> . Vrag. ....	1705
<i>Golf von Cattaro</i> . <i>Spitze d'Ostro</i> . Fyr for. . . . .	2865
<b>Grækenland.</b>	
<i>Cephalonia</i> . <i>Port Argostoli</i> . Fyr t. ....	186
<i>Cylène (Glarenza)</i> . Fyr fl., Mole odl. ....	741
<i>Morea</i> . <i>Port Khardamili</i> . Fyrs Belig. ....	2110
<i>Atalante (Talanta)-Kanal</i> . <i>Kap Fromo Limni</i> ( <i>Brömölmne</i> ). Fyrt. opf. ....	1766

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Oreos Channel. Argiro Nisi.</i> Oplysn. om Fyr	2673	<i>Sevastopol.</i> Gr; do.; Td. udl.; Skær; Td.	
<i>Phalerum Bay. Porto Castela.</i> Fyr for. ....	2237	udl. ....	1249. 1401. 1831. 2318. 2799
<i>Mandri-Channel. Ergasteria.</i> Vrag bortt.;		<i>Kap Svjatoi Ili (St. Elias).</i> Tuagesign.-	
Dybde over Vrag .....	67. 308	Stat. opr. ....	825
<i>Vrisaki Point.</i> Oplysn. om Fyr .....	2674	<i>Feodosia (Theodosia) Bugt.</i> Vrag .....	1311
<i>Seriphos. Livadhi.</i> Fyr t. ....	940	<i>Kertsch—Jenikale</i> Stræde. Søm. midl.	
<i>Skyros. Kalanitza Bugt. Linaria.</i> Fyr t. ....	1706	udl., Forbud; Bjærgn. af Vrag, Adv.;	
<i>Tinos. Livada Point.</i> Oplysn. om Fyr .....	2675	Td. ind.; Vrag afm.; Vrag fl.; Td. omb.	
		m. Lystd.; Lystd. omb. m. Td. .	247. 1312
		1457. 1832. 2239. 2381.	2748
		<i>Kertsch—Jenikale</i> Stræde. <i>Ak-Burnu</i> Rev	
		Lystd. udl. ....	1358
		<i>Kertsch—Jenikale</i> Stræde. <i>Kamuish</i>	
		<i>Burnu.</i> Vrag forsv. ....	1357
		<i>Jenikale.</i> Vagtsk. fl.; Vrag afm. . . . .	190. 3087
		<i>Azovske Hav.</i> Vrag; bortt. ....	1938. 2112
		<i>Kertsch—Jenikale</i> Stræde. Lystd. udl. . .	2800
		<i>Jenikale.</i> Fyr for. ....	248
		<i>Genitschesk.</i> Td. omb. m. Lystd.; Fyr	
		for. ....	1833. 2240
		<i>Berdjansk.</i> Vrag afm. ....	1591
		<i>Temrjuk.</i> Fyr t.; Belysn. for. ....	310. 1359
		<i>Taganrog Gulf.</i> Vrag afm.; Vrag. . . . .	249. 2677
		<i>Taganrog Gulf. Mariupol.</i> Lystd. udl.;	
		Oplysn. ....	477. 1201. 1402
		<i>Taganrog Gulf. Novo Nikolajevskaja.</i>	
		Fyr t., Advarsel .....	1202
		<i>Taganrog Gulf. Cherepakha Islet.</i> Fyr for.	1085
		<i>Akhtar (Achtarski).</i> Fyr for. ....	2382
		<i>Sorte Hav. Anapa.</i> Oplysn. om Fyr .....	191
		<i>Kap Doob.</i> Fyr for. ....	2319
		<i>Tuapse.</i> Bølgebryder opf.; Lystd. ind.	250
			627
		<i>Gagri.</i> Fyr for. ....	1456
		<i>Poti.</i> Fyr for. Tangesign. oph. ....	2113
		<i>Kobulety (Tschoruk Su).</i> Fyr t. ....	1834
<b>Tyrkiet.</b>			
<i>Ægøriske Hav. Stampalia.</i> Forbud; Gr. fn. . .	1528		
	2866		
<i>Lemnos.</i> Oplysn. om Fyr .....	684		
<i>Lemnos. Cap Plaku.</i> Oplysn. om Fyr. . . . .	530		
<i>Saloniki Bay.</i> Vrag; Fyr t. ....	2867. 3086		
<i>»Vardar» Fyrsk. omb. perm. m. Lystd.;</i>			
Lystd. sl. ....	187. 789		
<i>Saloniki.</i> Advarsel mod Miner .....	582		
<i>Dardanellerne.</i> Advarsel mod Miner; do.; do.;			
Bestem. for Besejl. ....	685. 1083. 1875. 2455		
<i>Firman.</i> Vagtsk. fl. ....	188		
<i>Marmor-Havel. Gallipoli.</i> Fyr midl. for. . . .	2023		
<i>Zindjir Bozan Bank.</i> Td. ind. ....	1356		
<i>Hora (Khoraz).</i> Fyr midl. sl.; midl. Fyr t. . .	2024		
	2238		
<i>San Stephano Banke.</i> Td. udl. ....	2971		
<i>Seraglio Point SV.</i> Vrag afm. ....	189		
<i>Bosporus.</i> Advarsel; Fyr for. ....	424. 895		
<i>Sorte Hav. Bosporus. Anatoli Fyr. Tauge-</i>			
<i>sign.-Stat. fl.</i> ....	1247		
<i>Kara Burun.</i> Adv. mod Miner .....	2868		
<b>Bulgarien.</b>			
Fyr sl. ....	2510		
<i>Burgas.</i> Oplysn. om Fyr; Miner udl. . . . .	1084. 2746		
<i>Varna.</i> Oplysn. om Fyr; Fyr sl., Miner udl.;			
Adv. mod Miner. ....	1084. 2510. 2747		
<b>Rumænien.</b>			
<i>Constantza.</i> Lys-Fltd. ind.; udl. ....	1587. 2565		
<b>Rusland.</b>			
<i>Sorte Hav. Donau Munding. Polunotschnoje-</i>			
<i>Arm. Bk. og Fyr.</i> ....	309		
<i>Odesa. Vorontzovski.</i> Tuagesign. for. . . .	2111		
<i>Bug og Bug—Dnjepr—Liman Kanal.</i>			
Uddybningsarb. ....	1936		
<i>Kherson Bay. »Verbki» Fyrsk. ind.</i> . . . . .	1588		
<i>Tendra.</i> Banke sød. ....	1937		
<i>Nikolajev. Bk opf.</i> ....	1248		
<i>Dnjepr Liman. »Sburjew» (Eburevski)</i>			
Fyrsk. ind. ....	1767		
<i>Ak-Melschet Bugt.</i> Fyr t.; Fyr for., Fyr t. . .	1589		
	2798		
<i>Eupatoria.</i> Lystd. udl. ....	2676		
<i>Kap Morgopulo—Kap Lukull. Gr.; Td.</i>			
udl. ....	1590. 1831		
		<i>Saint-Jean-d'Acre (Akka).</i> Fyr fl. ....	629
		<b>Ægypten.</b>	
		<i>Port Said.</i> Belysn. for.; Havnearb.; Lystd.	
		ej sl.; Afm. ....	193. 311. 380. 3088
		<i>Alexandria.</i> Td. udl.; Td. omb. m. Lystd. . .	1250
			2972
		<b>Tripolis.</b>	
		<i>Tobruk.</i> Fyr t., Fyr sl. ....	2114
		<i>Gulf of Bombah. Zuzra Mezzrata (Menelaus</i>	
		<i>Island).</i> Gr. ....	1403

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Derna</i> . Fyr t. ....	2678	<i>Bizerte</i> . Havnesign. ....	1252
<i>Bengazi</i> Fyr SV. Mindre Dybde .....	942	<i>Lac de Bizerte</i> . <i>Goulet</i> . Havnearb. ....	2241
<i>Ka Kora Bay</i> . Gr. rapp. ....	1251		
<i>Bengasi</i> . Gr. ....	2321	<b>Algier.</b>	
<i>Capo Misurata (Ras Misratah)</i> . Fyr sl. ....	2115	<i>Toukoush-Herbillon</i> . Fyr for. ....	381
<i>Capo Zourug</i> . Fyr t. ....	2115	<i>Golfe de Philippeville</i> . Belysn. for. ....	2973
<i>Tripolis</i> . Fyr t., Lystd. for.; Fyr t., Td. udl.;		<i>Algier</i> . <i>Arrière-port de l'Agha</i> . Belysn. for. ....	1203
Fyr sl.; Fyr for.; do.; Fyr og Afm. for.;			1707. 2025
Rett. . . 686. 826. 1022. 1404. 1458. 1876.	1939	<i>Roche-sans-nom</i> . Klip. bortspr. ....	194
<i>Suara (Zuara el. Soara)</i> . Gr. afm.; Fyr t. ....	2620	<i>Oran</i> . Lystd. udl.; Havnearb. ....	1940. 2116
<i>Makabez (Machabes)</i> . Afm. ....	2749	<i>Mers-el-Kebir</i> . Fyr t. ....	2076
		<b>Marokko.</b>	
<b>Tunis.</b>		<i>Melilla</i> . Fyr t., Vrag afm. ....	2679
<i>Ile de Djerba</i> . <i>d'Aghir</i> . Vrag afm. ....	1086	<i>Ceuta</i> . Bølgebryder opf., Td. udl.; Fyr t. ....	2513. 3089
<i>Port de la Goulette—Tunis</i> . Sign. for Mudder-		<i>Isabel Bank</i> . Dybde over Vrag .....	1835
maskine. ....	139	<i>Cape Negro N. og Tetuan Bay</i> . Gr. ....	2801
<i>Port d'Hammamel</i> . Fyr t. ....	2919	<i>Tanger</i> . Gr. ....	2680
<i>Gabès NNØ</i> . Vrag .....	1530		

## IX.

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

<b>Røde Hav.</b>			
<i>Suez Bay</i> . <i>Etuleh Shoals</i> . Fyr paa Lystd. for. ....	2117	<i>Mozambique Channel</i> . <i>Baixo Zâmbia N. Africa</i>	
<i>Strait of Jubal</i> . <i>Shab Ali</i> . Vrag .....	1877	Gr. ....	1708. 2383. 2921
<i>El Bodhi Island S.</i> Gr. ....	2456	<i>Inhambane</i> . Td. udl. ....	1253. 2751
<i>Kamaran Island V.</i> Øes Belig. ....	2456	<i>Lourenço Marques</i> . Fyr og Afm. for. ....	945
<i>Daedalus Reef</i> . Fyr for. ....	2322	<i>Canal da Polana</i> . Oplysn. om Lystd. ...	195
<i>Port Berenice</i> . Gr. fn. ....	896	<i>Cape of Good Hope</i> . <i>East London Roadstead</i> .	
<i>Sherm Râbegh</i> . <i>Tantah Rock</i> . Skær rapp. . .	478	Vrag bortt. ....	1405
<i>Jidda</i> . Td. forsv. ....	943	<i>East London Harbour</i> . Fyrs Bolig; Fyr	
<i>Gaham Reef</i> . Bk. ødl.; atter opf. . 630.	827	t. ....	632. 946
<i>Sawâkin S.</i> Skær rapp. ....	687		
<i>Farisan (Farsan)</i> Banke V. Hindring. ....	2681	<b>Madagascar.</b>	
<i>Eritrea</i> . <i>Shumma</i> . Fyr for.; Oplysn. om Fyr.	2870	<i>Stormvarselsign</i> . ....	312
	2974	<i>Approches de Diego Suarez</i> . <i>Cap d'Ambre</i> og	
<i>Bab-el-Mandeb</i> . Rute for. ....	2566	<i>Cap Miné</i> . Fyr ødl. ....	313
<i>Perim</i> . Fyr for. ....	631	<i>Cape Andranomodi (Miné)</i> . Fyr ødl. ....	3090
<i>Perim Island</i> . <i>Balfé Point</i> . Fyr for. . . 944.	1087	<i>Vohemar</i> . Td. hortt. ....	314
		<i>Canal Sainte Marie</i> . Gr. fn.; ekst. ej. . 1150.	1878
<b>Afrika.</b>		<i>Andovoranto</i> . Gr. ....	1313
<i>Benadir</i> . <i>Mogadiscio</i> . Fyr t. ....	2802	<i>Fort Dauphin</i> . <i>Pointe Itaperina</i> . Fyr midl. for.	
<i>Merca</i> . Fyr for. ....	2975	norm. ....	583. 688
<i>Brava</i> . Fyr t. ....	2920	<i>Star Bank</i> . Gr. tilt. ....	2514
<i>Giuba</i> . Oplysn. om Bk. ....	532	<i>Nossi-Bé</i> . <i>Passe de Nosy Vorona</i> . Afm. ....	1151
<i>Giuba Munding</i> . <i>Giumbo Ø</i> . Fyr t. . .	2750	<i>Antambo (Loza)</i> . <i>Estuaire de la Rivière</i> .	
<i>Itala</i> . Afm. for. ....	140	Dybde aft. ....	2752
<i>Kisimayu Bay</i> . Gr. rapp. ....	2242		
<i>Mombasa</i> . <i>Ras Serani</i> . Sign.-Stat. Belig. . .	2976	<b>Forindien.</b>	
<i>Pomba (Pemba) Bay</i> . <i>Maunhane Point</i> . Fyr t. ....	1459	<i>Bombay Harbour</i> . <i>Uran Shoal Bk</i> . Fyr t.; Rett	680
<i>Quelimane (Kiliman)</i> . Belysn. for. ....	2621		743
<i>Beira</i> . Afm. for. ....	2118	<i>Harnai (Herni)</i> . Oplysn. om Fyr. ....	1254
<i>Chilúan Island NØ</i> . Gr. fn. ....	2119	<i>Hangarkota</i> . Fyr t. ....	1870
<i>Bahia do Bazaruto</i> . <i>Ilha de Santu Carolina</i> .		<i>Kootapalli (Kotapilli)</i> . Fyr t. ....	2567
Fyr t. ....	790	<i>Gulf of Manar</i> . <i>Tuticorin Roadstead</i> . Gr. ...	2515

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Ceylon.</b>		<i>North Terrible Rock.</i> Bk. opf.....	197
<i>Colombo.</i> Fyr for.....	1023. 1460. 2871	<i>Nicobar Islands. Nancowry Harbour.</i> Gr. fn.	479
<b>Bay of Bengal.</b>		<i>Cheleuba S. Øe dannet; forsv.....</i>	744. 897
<i>Palk Strait. Ammapatam.</i> Fyr.....	2922	<i>Rangoon River.</i> Belysn. for.....	1881
<i>Madras. North Arm.</i> Fyr for.....	791	<i>Mergui. Kumla Island SV.</i> Gr. fn.....	1024
<i>Coromandel Coast. Pulicat Shoals.</i> Gr. tilt...	1314	<i>Whale Bay.</i> Skær rapp.....	947
<i>Cocanada.</i> Vrag.....	2384	<b>Malacca Stræde.</b>	
<i>Cocanada Bay. Godávári Point.</i> Pynt tilt...	828	<i>Pinang.</i> Bk. ødl.....	69
<i>Gopalpur.</i> Fyr nedl.....	2323	<i>Klang Strait. Pulo Pinto Gedong.</i> Fyr for...	690
<i>Húgli River.</i> Midl. Fyrsk. fl.....	633	<i>South Klang Strait.</i> Bk. opf.....	1461
<i>Chittagong (Karnajuli) River.</i> Vrag afm....	1880	<i>Selangor. Klang Strait. Tanjong Sau (Deep Water Point).</i> Fyr nedl.; atter t....	198. 601
<i>Andaman Islands. Port Blair. Atalanta Point.</i> Ledefyr for.....	196		

## X.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

<i>Sumatra.</i> Fyr t....	1592. 2027. 2324. 2388. 2683	<i>Simaloer NØ. Sioemat.</i> Rev.....	254
<i>Sumatra N. Sabang Baai.</i> Td. udl., Lystd. fl.;		<i>Simaloer.</i> Rev; Oplysn.; Gr. fn. ej.	253. 829
Td. ind.....	830. 1204		1315
<i>P. Weh. Ié Meulè.</i> Rad.-Tel.-Stat. opr.	70	<i>Java V. Straat Merak.</i> Bk opf, Td. udl...	2517
<i>Sumatra Ø. Bajan Geul.</i> Td. ind.....	1025	<i>Java N. Onrust.</i> Gr. fn., Afm. for....	316. 692
<i>Langsar Baai. Birim Geul.</i> Lystd. ind.;		<i>Batavia.</i> Rad.-Tel.-Stat. opr.; Oplysn..	1651
Td. udl.....	831. 1709		2243
<i>Hoek Tamiang.</i> Td. omb. m. Lystd....	1710	<i>Dorth-Rif.</i> Afm. for.; Forsøg m. Lystd.	692
<i>Riouw Archipel. Blakang Padang.</i> Karant.			2012
Stat. opr.....	948	<i>Cheribon.</i> Td. omb. m. Lystd.....	1594
<i>Riouw Archipel. Kila ØSØ.</i> Gr.....	141	<i>Semarang.</i> Vrag bortt.....	2518
<i>Riouw Archipel. Straat Telang.</i> Rev...	2516	<i>Oedjong Pangka.</i> Lystd. fl.....	2191
<i>Riouw Archipel. Admiraal Stellingwerf-Rif.</i> Td. udl.....	949	<i>Westervaarwater van Soerabaja.</i> Lystd.	
<i>Koendoer V.</i> Gr. fn., afm.; Td. udl.; Rev	745	udl.; do.; Afm. for. do.; do.	693. 1596. 2389
	1026. 1768. 2385		2022. 2684
<i>Riouw Archipel. Straat Soegi.</i> Hindt...	425	<i>Panaroekan.</i> Gr. fn.....	794
<i>Straat Gelam.</i> Dybde aft.....	251	<i>Java So. Etna-droogte og Aruemuïden-droogte.</i>	
<i>Lingga-Archipel. Pollux-Klip.</i> Bk. opf.	2753	Fyr t. og Fyr for.....	2905. 2872
<i>Berhala.</i> Fyr t.....	2027. 2324	<i>Arends-Eiland V.</i> Gr. fn.....	793
<i>Straut Berhala.</i> Gr. fn.....	3035	<i>Borneo S. Barito River.</i> Fyrsk. og Lystd. fl.	3036
<i>Banka NØ. Goat-Rif.</i> Fyr t., Td. ind.;		<i>Koemai Baai.</i> Rev.....	2623
Afm. for.....	74. 792. 1593	<i>Borneo V. Karimata.</i> Gr. afm.....	832
<i>Billiton N.</i> Rev.....	252	<i>Kleine Koeboe-Rivier.</i> Td. omb. m. Lystd.	1595
<i>Billiton N. Bai van Boeding.</i> Rev, Bk.	1760		1711
<i>Billiton V. Mendanau.</i> Gr.....	2396	<i>Kapoeas-River.</i> Bk. opf.....	1028
<i>Billiton NV.</i> Rev.....	1770	<i>Borneo V. Pulo Datu.</i> Gr.; Gr. ekst. ej.	142. 3092
<i>Palembang Rivier.</i> Søm. fl.; Fyr nedl..	426	<i>Borneo N. Broenei. Miri-heuvel.</i> Fyr t....	143
	2682	<i>Bruni Paches.</i> Dybde.....	2756
<i>Billiton V. Tandjoeng Panlan.</i> Fyr for.	1027	<i>Labuan NV.</i> Rev.....	1531
<i>Sumatra S. Straat Soenda. Stroomklip SØ.</i>		<i>Labuan. Samarang Bank S.</i> Gr.....	1836
Skær fn. ej.....	382	<i>Jesselton. Grieve Reef.</i> Fyr t.....	2624
<i>Telok Belong.</i> Fyr t., Lystd. ind.; Lystd.		<i>Groot Natoena-Eilanden. Midai S.</i> Rev....	1029
udl.....	1088. 1941	<i>Singapore.</i> Vrag bortt.....	2192
<i>Sumatra V. Poeloe Tello. Batoe Makele.</i>		<i>Singapore Main Strait. Tree Island N.</i> Gr. fn.	1882
Fyr t.....	2803	<i>Singapore Strait.</i> Gr., Advarsel.....	72
<i>Hinako-Eilanden. Hinako.</i> Fyr t.	2754. 3091	<i>Nipa-rif.</i> Fyr t.....	533
<i>Pylades-Rif.</i> Fyr t.....	2755	<i>Keppel Harbour. Branhi Shoals NV.</i> Dybde	
<i>Banjak-Eilanden. P. Sorong Aloe.</i> Rev	2387	aft.....	2457
<i>Singkel.</i> Fyr t.....	2804. 2977	<i>Malacca Ø. Pahang River.</i> Fyr norm.....	2873
		<i>Kuantan River.</i> Oplysn. om Fyr og Afm.	315



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Gulf of Siam. Loftus Bank N. Gr. fn.</i> .....	1652	<i>Gensan Bay. Fyr nedl.</i> .....	259
<i>Rong Sam Lem Island. Saracen Bay. Gr.</i>	2244	<i>Zarina Bay. Sohojin. Fyr t.</i> .....	260
<i>Franck Indo Chine. Poulo Condore. Baie de l'Est. Td. ind.</i> .....	634	<i>Sonjin Po (Song Chin). Fyr nedl.</i> .....	2570
<i>Baie d'Halong. Oplysn.</i> .....	2519		
<i>Baie d'Halong. Passe Henriette. Gr.</i> ...	1205		
<i>Baie d'Halong. Chenal de la Carabine. Skær fn.</i> .....	1361		
<i>Archipel du Tonkin. Archipel de Koan Lan. Skær.</i> .....	144		
<b>China.</b>		<b>Sibirien.</b>	
<i>Sign. fra Fyrsk., som ej er paa Stat.</i> .....	694	<i>Slavianski Bay. Cape Bruce (Slavianski). Fyr opf.</i> .....	585
<i>Hainan Strail. Hainan Head NV. Gr. fn.; forg. eftersøgt</i> .....	584. 1152	<i>Askold. Taagesign. for.</i> .....	833
<i>Hongkong. Iris Shoal. Gr. fn. ej</i> .....	2245	<i>Vladivostok. Stormvars.</i> .....	1206
<i>Kap Sing Mun. Kap Sing Island. Fyr og Taagesign. opr.</i> .....	695	<i>Kap Solotoi. Bk. opf.</i> .....	1883
<i>Hongkong—Svatan. Tyfoon-Ankerpl.</i> .....	71		
<i>Canton River. Wangmun Creek. Fyr for.</i> ...	2923		
<i>Back Reach. Collinson Reach Barrier (Junk Passage). Fyr sl.</i> .....	2121		
<i>Whampoa Channel (Front Reach). Skær</i>	1597		
<i>Wongsha Rock. Lystd. udl.</i> .....	1532		
<i>Sam Sa Inlet. Kaiser Rock. Td. fl.</i> .....	1089		
<i>Wusung (Huangpu). Pheasant Point. Bygn.-Arb.</i> .....	2246		
<i>Elgar. Fyr t.</i> .....	1406		
<i>Yang Tse Kiang. Lys-Uvkltd. udl.</i> .....	2924		
<i>Steep Island. Taagesign.</i> .....	427		
<i>»Drinkwater Point» Fyrsk. Uvkl. ind.</i> ...	1031		
<i>Confucius. Southeast Spit. Lystd. fl.</i> ...	1942		
<i>Gulf of Pc Chili. Pei Ho. »Bar Boats» og »Spit Boats» Fyrsk. Taagesign.</i> .....	2193		
<i>Kwang Tung. Dairen Wan. Dairen Ko. Fyr t.</i>	746		
	1030		
<i>Ryojun Ko. Fyr t.; Vrag.</i> .....	1090. 2520		
<i>Li Chang Shan Islands. Da Chan Shan Tau. Segment Rock. Td. udl.</i> .....	2568		
		<b>Sakhalin (Karafnto).</b>	
		<i>Lesovskago Bay. Gr. fn. ej</i> .....	2247
		<i>Soya Kaikyo (La Perouse Stræde). Niho Gan (Opasnost Rock). Vrag forsv.</i> .....	1653
		<b>Japan.</b>	
		<i>Hokushu. Soya Misaki. Fyr for.; Taagesign. gives.</i> .....	2685. 3038
		<i>Maroran Kō. Td. udl.</i> .....	1654
		<i>Hakodate. Lystd. udl.; Td. ind.</i> ...	2807. 3093
		<i>Otaru Kō. Takashima Misaki. Hiyoji Yama. Fyr for., Taagesign. opr.</i> ....	199
		<i>Honshu. Aomori. Mole opf.</i> .....	635
		<i>Choshi Kō. Rud.-Tel. Tidssign.</i> .....	1032
		<i>Nojima Zaki. Taagesign. for.</i> .....	73
		<i>Uraga. Sendai Saki. Skær ekst. ej.</i> ...	2925
		<i>Gulf of Tokyo. Shina Gawa Wan. Lystd. udl.</i> .....	2028
		<i>Gulf of Tokyo. Lystd. udl.</i> .....	1943
		<i>Gulf of Tokyo. Uraga Channel. Fort Nr. 3. Fyr t. og for.</i> .....	480
		<i>Gulf of Tokyo. Yokosuka Harbour. Afm. for.</i> .....	2126
		<i>Shimidzu Harbour. Fyr t.</i> .....	2125
		<i>Shimidzu. De Bana. Fyr t.</i> .....	834
		<i>Toba Kō. Ledefyr t.</i> .....	1091
		<i>Nagoya Kō. Gr.</i> .....	3094
		<i>Kottoi Ura. Fyr t.</i> .....	748
		<i>Kanaiwa Road. Fyr nedl.</i> .....	1256
		<i>Nanuo. Fyr t.</i> .....	580
		<i>Inland Sea. Vrag uskl.</i> .....	636
		<i>Nakato Sima (Shima). Fyr sl.</i> .....	2808
		<i>Motoyama Zaki. Vrag.</i> .....	749
		<i>Shimonoseki Stræde Ø.-lige Indløb. Naka No Su. Gr. fn. ej</i> .....	1035
		<i>Shimonoseki Stræde. Gr. fn.; Vrag; Vrag afm.</i> .....	587. 809. 1034
		<i>Shimonoseki Stræde. Futaoi Shima. Fyr t.</i> .....	1944
		<i>Kyushu. Oshima. Rev.</i> .....	261
		<i>Kagoshima Kō. Fyr t.</i> .....	2874
		<i>Amakusa Shimo Sima V. Skær fn. ej.</i> ...	1055
		<i>Nansei Shoto. Tokara (Linschoten) Islands. Yoko Shima SV. Klippeøe fn. ej.</i> .....	1699
		<i>South-Western Islands. Amami O Shima. Naze Kō. Fyr t.</i> .....	3030
		<i>Liū Kiu Islands. Amami O Shima. Sotsuko Saki. Fyr for.</i> .....	1257
<b>Korea (Chosen).</b>			
<i>Taagesign.</i> .....	1255		
<i>Amunyoku Kan (Yalu Floden). Afm. for.</i> ...	1712		
<i>Taidong Kang (Ping Yang Inlet). Che Tō V. Rev</i> .....	3037		
<i>Dau Chen N. Gr. rapp.</i> .....	747		
<i>Cho Da Channel. Skær.</i> .....	1598		
<i>Oodlogu. Oripo. Fyr t.</i> .....	255		
<i>Chemurupo (Chemulpho). Fyr sl.</i> .....	2569		
<i>An To. Fyr t.</i> .....	534		
<i>Hoku Choshisho (North Watcher). Fyr for.</i> ...	1407		
<i>Conference Group. Guerin Island. Fyr t., Taagesign.-Stat. opr.</i> .....	1408		
<i>Naju Grup. Amutei To. Skær fn.</i> .....	2806		
<i>Mokuho Harbour. Fyr t.</i> .....	1409		
<i>Jiia Pata. Gr.</i> .....	256		
<i>Chegutsugu Pata. Gr.</i> .....	257		
<i>Toguyogu Ko. Hoka To. Toguyogu. Fyr t.</i>	258		
<i>Sam Chon Ri. Fyr t.</i> .....	1410		
<i>Note Group. Shin To NV. Gr.</i> .....	2122		
<i>Fusan. Fyr t., Bølgebryder opf.</i> .....	898		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Taiwan (Formosa). Kiirun Kō.</i> Fyr og Afm. for. ....	2194. 2571	<i>Nam Wan. Taihanroku.</i> Fyr t. ....	2123
<i>So-ō Wan.</i> Td. udl. ....	1411	<i>Hoko Kō.</i> Fyr for. ....	750. 2124
<i>Pinamu (Pinan).</i> Fyr for. ....	1033	<i>Hōko Islands. Sabo Sho. (Three Island).</i> Fyr t. ....	2757

## Bekendtgørelser m. m.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Canada.</i> Adv. ved Ankomst til Havne ...	1771	<i>Holland.</i> Sign. ved Anduvn. af Havne og Floder .....	696
Bestem. for Sign. fra Skibe, som generes af Søgelys .....	1772	<i>Italien.</i> Blokadebestem. ....	317. 900. 1208. 2625
<i>Danmark.</i> Medd. vedr. »E. f. S.«. 345. 391. 420		<i>Rusland.</i> Bestem. for Sign. med Taagekl. ...	262
Bestem. vedr. Bjærgn. af tyske Søm. ...	2978	Bestem. for Møde med kejserlig Yacht. ...	697
<i>England.</i> Bestem. for Sign. fra Skibe, som generes af Søgelys .....	583	Sign. mellem Isbrydere og Dampere ...	1317
<i>Eng. Kolonier.</i> do... 1945. 2127. 2248.	2325	<i>Tyrkiet.</i> Forbud mod Brug af Rad.-Tel. i <i>Konstantinopel</i> ; Blokadebestem. ....	2627. 2810
	2687	Tænding af Fyr .....	2811
<i>Forenede Stater i Nord-Amerika.</i> Bestem. om Adg. til Havne .....	2758	<i>Tyskland.</i> Fortsæt. af Forsøg med Nat-Storm-sign. ....	318
<i>Frankrig (Algier og Tunis).</i> Havnesign. ....	1207	Bestem. ved Besejl. af Kystfarv. ....	1209
<i>Grækenland.</i> Blokadebestem. ....	2626. 2686. 2809		
	2875. 3095		

## Karantænebestemmelser.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Belgien.</i> .....	535. 901. 1412. 2876	<i>Rusland.</i> .....	428. 1533. 1656
<i>Danmark.</i> .....	319. 637. 2029. 3040	<i>Spanien.</i> .....	263. 1153. 1412. 2128. 2195
<i>Færøerne.</i> .....	481. 637. 901	<i>Sverrig.</i> ... 200. 481. 751. 1462. 1773. 1884. 1946	
<i>Gibraltar.</i> .....	2826	2195. 2572. 2812. 2926	
<i>Grækenland.</i> .....	698. 795. 901. 2026. 2979	Karantæne-Stat. ....	1036
<i>Italien.</i> ... 200. 383. 637. 1153. 1462. 1713. 2029		<i>Tunis.</i> .....	75. 263. 491. 535. 2249. 2928
2326. 2521. 2572. 2688. 2876		<i>Tyskland.</i> .....	383. 428. 637. 795. 1884. 2195
<i>Norge.</i> .....	535. 1462. 1884. 2458. 2979		

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

	Side		Side
<i>Canada.</i> .....	274	<i>Holland.</i> 30. 60. 92. 110. 134. 170. 186. 202. 238	
<i>Danmark.</i> .....	39. 111. 247. 265	274. 292. 326. 364. 460	
<i>England.</i> ... 12. 22. 30. 46. 60. 76. 92. 110. 117		<i>Japan.</i> .....	186. 246. 316. 382
124. 161. 170. 185. 201. 218. 238. 246		<i>Norge.</i> .....	22. 46. 124. 202. 238. 444
264. 274. 292. 316. 326. 334. 354. 364		<i>Sverrig.</i> .....	117. 274
390. 400. 418. 428. 444. 452. 460		<i>Tyskland.</i> .. 22. 46. 60. 76. 92. 110. 117. 134. 170	
<i>Forenede Stater i Nord-Amerika.</i> ... 110. 134. 186		186. 202. 218. 238. 248. 274. 316. 326	
218. 246. 292. 334. 390		334. 364. 390. 400. 428. 444. 460	
<i>Frankrig.</i> ... 12. 92. 110. 162. 202. 292. 400. 460		<i>Østerrig-Ungarn.</i> .....	46. 134

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Januar 1912.

18. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner: 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossejule og  
Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slangor af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbæltter.



Tekn. Maskinhandel.  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlæve, Frihavnen, Telefon 5492.  
Toldboden, Frilager Nr. 11.

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØN'S**  
AKVAVITTER.



Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
Skibsmægler.  
**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**  
Telegramadr.: „Severin“ (H. O. 210)

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

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

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



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



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

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

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

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

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt aln. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester —  
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter**

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hampougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglaraen. Telf. 120.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**Skib til Salg.**

Skonnert „Lilli“ af Aarhus er til Salg. 34 Netto-Tons. Laster 78 Tons dw. I god sejlbar Stand. For Tiden i Aarhus. Man bedes henvende sig til Skibsfører A. Olesen, Fiskergade 80, Aarhus.

**Skib til Salg.**

Sk. „Falken“, 38,42 N.-T., 85 dw. Nærmere meddeler Skibsfører H. Chr. Jensen, St. Slotsvej 2, Kanalvejen, Odense.

**Skib til Salg.**

Jagt „Petra“ af Svendborg, der maaler 23,63 Brutto-Tons, 18,48 Netto-Tons, laster død Vægt 850 Cnt.

H. P. Hansen,  
Vindehy Svendborg.

**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
anbefaler sig med alt til Fagel behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

**NESTLÉ'S MELK**  
Aarslang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.  
NEW YORK STEAMP. FABR. YANNA

**Remington,**

eneste Skrivemaskine med  
**Key Set Tabulator,**  
ny epokegørende Opfindelse.  
L. Kristensen, 27, Vestergade.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Køb K. Tel. 3662

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

**LANDMANDSBANKEN**

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

**HÄNSCHELL & Co.**

**BARBADOS W. I.**

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.  
Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Sefartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 510.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i Kjøbenhavn.  
teger Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdilørsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42

Telegramadr  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

**KAY DYHR.**

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
( 6006. Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Mønie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Gammel Dansk Snaps“ er noget for sig.  
„Gammel Dansk Snaps“ er appetitvækkende og tilpas stimulerende.  
**Faas overalt!**  
R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den bedste!

**„GAMMEL“**  
**DANSK SNAPS“**  
fra Segelcke, Hjørring.  
en gros Stormgade 12, Telf. 5670.

I Aalborg Havn findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**

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

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiven af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Kjøbenhavn, den 4. Januar 1912.

Den Bedring i Skibsfartens Forhold, som begyndte at vise sig henimod Slutningen af Aaret 1910, og som gav Haab om lysere Tider for dette vigtige Erhverv, har jo heldigvis holdt sig gennem Aaret 1911, saaledes at der, efter de mange magre og yderlig slette Aar for Skibsfarten, nu med Tilfredshed kan ses tilbage paa et godt og lønnende Aar. Verdenshandelen har i det svundne Aar lagel et betydeligt Opsving, og som Følge deraf har Efter-spørgslen efter Tonnage været stor og Fragterne stigende. Den megen Tale om Oplægning af en betydelig Del af Verdens-Tonnagen, som Gang paa Gang lod for et Par Aar siden, og som alvorligt drøftedes af de store Reder-Sammenslutninger og tildels ogsaa fandt Sted, især for ældre og mere uøkonomiske Dampere Vedkommende, er nu ganske forstummet. Der har i det svundne Aar været Brug for alle disponible Skibe, selv de ældre, og det tør haabes, at de gennemgaaende alle har haft lønnende Beskæftigelse. Dette store Opsving i Verdensomsætningen og Skibsfarten har selvfølgelig ogsaa kaldt nyt Liv frem paa Skibsværfterne. Der er sket store Bestillinger paa de engelske og andre Skibsværfter, især af Rutedampere og Skibe til specielt Brug, medens der har været mere Stilstand med Hensyn til Bygningen af egentlige Fragtdampere. Store Bestillinger fra det engelske Admiralitets Side sammen med andre Arbejder, samt Strejker paa Værfterne baade i England og Tyskland har imidlertid forsinket Leveringen af Skibe betydeligt og gjort rettidig Levering vanskelig for mange af disse Landes Værfter. Som en Følge af disse Forhold er Priserne paa ny Skibe steget betydeligt. Allerede i Sommer var Priserne c. 10 pCt. højere end ved Aarets Begyndelse og ventedes at stige yderligere. Mange af de store engelske Skibsværfter har haft fuldt op af Arbejde for mange kommende Maaneder og kun faa har været i Stand til at præstere prompt Levering. Disse forskellige Omstændigheder har bevirket, at Forøgelsen af Verdens-Tonnagen trods den store Travlhed ikke har været saa rivende som i en Række tidligere Aar. Medens denne nemlig i mange forudgaaende Aar gennemsnitlig er vokset med c. en og en halv Million Tons om Aaret, er den i 1910 kun vokset med c. én Million Tons og i 1909 med c. 600,000 Tons. Denne forholdsvis betydelige Nedgang i Tonnagens Forøgelse i det sidste Par Aar er sikkert kommet Fragtraterne til Gode, og der vil jo hengaa en længere Tid, inden Værfterne vil formaa at bringe det gamle Forhold tilbage igen, hvorfor Udsigterne til, at de bedre Tider fremdeles vil holde sig, synes lovende. Det maa jo dertil haabes, at man belært af Erfaringen ikke vil komme ind paa en saadan Byggespekulation som den, der for faa Aar siden ganske ødelagde Fragtmarkedet og fremkaldte Tanken om Oplægning af Tonnage efter en stor Maalestok. Det maa ogsaa haabes, at Rederne vil vide at tage Hensyn til de betydeligt forøgede Udgifter, der i dette Aar, som Følge af de store og langvarige Havnearbejder- og Sømandsstrejker i England og forskellige Fastlandshavne er kommet til i mange Havne, og til de forøgede Hyrer, som næsten overalt maa betales nu, saa de derfor alle vil søge at holde igen ved Fragtafslutningerne og gøre deres for at holde Fragterne oppe paa et passende og rimeligt Niveau.

Ogsaa for Sejlskibsflaaden har det svundne Aar været tilfredsstillende. Fragterne har været stigende, og der har været Brug for den disponible Tonnage, saaledes at ogsaa Sejlskibsfarten kan se tilbage paa Aaret 1911 med Tilfredshed og med et begrundet Haab om, at vi ogsaa for dette Erhvervs Vedkommende gaar lysere Tider i Møde.

Af de Begivenheder som i det svundne Aar har sat Mærke og har haft Betydning og Interesse for dansk Skibsfart, kan vi først nævne, at Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 19. Februar 1911 kunde fejre sin 50-aarige Bestaaen, eller rettere 50 Aars Dagen for Stad-fæstelsen af Loven om denne Domstol, og at Rigsdagen, ved en Lov om Forandring i Reglerne om Sø- og Handelsretten i forrige Samling, har udvidet denne højt ansete Rets Arbejdsevne, samt i visse Tilfælde givet Repræsentanter for Skibes Mandskab og det underordnede Handelspersonale Adgang til at deltage i Rettens Arbejde.

Den 1. Marts havde det store og ansete Søforsikrings-selskab *The Private Assurandører* virket i 125 Aar, idet Selskabet dannedes i Aaret 1786 som et Andels-selskab paa to Hundrede Andele. Mange ansete Navne blandt de mest fremragende Repræsentanter for dansk Handel og Skibsfart har i disse mange Aar været knyttet til Selskabet, hvis store Virksomhed ledes af Direktørerne Carl Will, der har fungeret som saadan siden 1. Januar 1886, og Chr. Hvidt, som tiltraadte sin Direktorvirksomhed den 1. Januar 1911.

Den 7. Marts traadte Den 2den nordiske Skibs-officerskongres sammen til et Møde i Kristiania. Der mødte Delegerede fra de tre nordiske Lande, samt fra Finland, som vedtog Statuter for Kongressen, hvorefter en Række Sager behandlede.

Den 6. April vedtoges i Rigsdagen en Lov om Eksaminering for Skibsmaskinister m. m., hvorved disse Forhold maa anses som ordnet paa en heldig Maade for et længere Tidsrum.

Den 8. April vedtoges i Rigsdagen en ny Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget. Forslaget blev vedtaget af begge Rigsdagens Ting, saaledes som det var forelagt i Landstinget, uden at blive underkastet Udvalgsbehandling. Det indeholder imidlertid en Bestemmelse om, at naar Skibe, der er bestemt til udenrigs Sted og efter Karantænekommissionens eller Politimesterens Skøn, kun anløber for at landsætte Syge eller Lig, har Skibet at afholde samtlige de Udgifter til Undersøgelse, Rensning m. v., som ellers afholdes af Statskassen, samt endvidere at afholde de til de Syges Behandling og de Dodes Begravelse medgaaende Omkostninger.

Det vides, at der gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart blev gjort ihærdige Bestræbelser for at hidføre en Ændring i disse uretfærdige Bestemmelser, hvilket dog ikke lykkedes, men til Gengæld henstilledes det ved 3dje Behandling af Lovforslaget i Folketinget af samtlige Parti- og Gruppeløbere til Justitsministeren at søge en særlig Bevilling paa de aarlige Finanslove til deraf at yde Erstatning i de Tilfælde, hvor danske Skibe blev ramt af de nævnte Bestemmelser. Justitsministeren fandt Kravet berettiget og lovede at fremsætte det fornødne Forslag paa Finansloven.

Den 10. Maj vedtoges i Rigsdagen en Lov om fra-

værende Søfolks Stemmeret. Hermed er et indenfor Sømandsstanden i en lang Aarrække næret Ønske blevet imødekommet paa en heldig Maade.

Samme Dag er der mellem Dampskibsrederne og Søarbejdernes Forbund afsluttet en Overenskomst, ved hvilken der er sikret Fred for de kommende otte Aar.

I August Maaned opstod der en kortvarig Uoverensstemmelse mellem Dampskibsrederne og Maskinmester-Foreningen. Heldigvis opnaaedes der i Løbet af et Par Dage Enighed om ny Mønstringsregler og dertil knyttede Voldgiftsregler, gældende til 1915.

Den 4. September løb Østasiatisk Kompagnis første store Motorskib »Selandia« af Stabelen paa Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleøen. Hermed er denne ny Skibstype, der maaske vil komme til at betegne et nyt Afsnit i Skibsfartens Historie, indført i vor Handelsmarine. Et lignende Skib vil i disse Dage blive sat i Vandet fra samme Værft. De Resultater, som disse Skibe vil opnaa, naar de kommer i Fart, vil blive imødeset med stor Interesse, saa meget mere som der er Grund til at nære de bedste Forventninger om et heldigt Resultat.

Den 22. November har Marineministeren fremsat et Lovforslag i Folketinget om Ændring i Lov om Lødsvæsnet. Dette Forslag er af Tinget blevet henvist til et Udvalg. Da Forslaget ganske tier om nogle med Repræsentanter for Skibsfarten tidligere truffne Aftaler om visse Lempelser for denne, maa det haabes, at det nedsatte Folketingsudvalg vil genoptage de ved disse Aftaler truffne Bestemmelser, og ved Forhandling med Ministeren, der har erklæret sig villig til at forhandle om Sagen, søge at naa et for Skibsfarten heldigt Resultat.

I Sommerens Løb har Ministeriet for Handel og Søfart nedsat et Udvalg, der skal overveje tidssvarende Ændringer i Søneringsloven og i Lov om Styrmandseksamen. Dette Udvalg har dog endnu ikke afsluttet sit Arbejde, som imidlertid vil blive imødeset med betydelig Interesse af alle interesserede Parter.

Endelig maa med Beklagelse nævnes den Splittelse, som Afdelingen for de mindre Skibe har fremkaldt i Dansk Sejlskibsrederi-Forening ved egenmægtig at udmelde sig af Hovedforeningen fra 1. Januar 1912, fordi denne ønskede at respektere Foreningens gældende Love og folte sig forpligtet ved de paa dens sidste Generalforsamling truffne Aftaler. Afdelingen vil neppe vinde noget ved ganske at isolere sig, og mange af dens besindige Medlemmer vil sikkert beklage det skete.

Af Mænd, som har været knyttet til Skibsfarten eller paa anden Maade har haft Betydning for den, kan nævnes som afgaaet ved Døden i Aarets Løb: fhv. Skibhygmester Skifter Andersen, Kaptajn A. C. Dam af Det forenede Dampskibsselskab, Kontreadmiral C. A. Bruun, Skibsreder J. C. Pøtler i Marstal, Inspektør ved Bombebøssen, Kaptajn M. F. M. Bartram, Kaptajn N. H. Kallisen af Fanø, fhv. Meddirektør i Det forenede Dampskibsselskab Chr. Larsen, fhv. Lødsinspektør, Kommandør C. Holbøll, Søfartsinspektør ved Statsbanerne, Kommandør F. Hammer, Direktør V. P. K. Guldberg i Østasiatisk Kompagni, Kaptajn Chr. Petersen, Fører af Dpsk. »Dronning Olga«, fhv. Skibsfører i Sydfynske Dampskibsselskab C. F. Mad-

sen, Lødsinspektør, Kaptajn P. J. Paulsen, Redningsmand Henrik Madsen i Skagen, Mægler H. C. Grube i Marstal, Kaptajn P. C. A. Thidemann, tidligere Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Dampskib »Flora«.

Vi gengav i sidste Nummer af Bladet en Dom, afsagt ved Helsingør Sofet den 13. December f. A. for Overtrædelse af Reglerne i Solovens § 40 om Soforklaring, ved hvilken Føreren af et Dampskib blev ikendt en Bøde til Statskassen af 50 Kr.

Nærmere beset er denne Dom imidlertid ikke uden en vis Interesse. Et Skib har været paa Grund, og i Overensstemmelse med den forannævnte Lovbestemmelse finder Føreren at burde afgive Soforklaring i den danske Havn, til hvilken Skibet er bestemt. Føreren standses imidlertid i sit Forehavende ved en Ordre fra Rederiet, og først efter en ny Grundstødning aflægges Soforklaring i den næste Anløbshavn.

Det synes givet, at der ved en saadan Undladelse vil kunne afstedkommes økonomiske Forviklinger i Tilfælde af, at der ved den ene eller begge Grundstødninger maatte være sket nogen videre Skade, og Sandsynligheden for saadan Tvist vil øjensynlig blive desto større, jo længere Tid der er hengaaet mellem de indtrufne Uheld. Allerede af Hensyn til en saadan Mulighed bør Soforklaringen ikke opsættes. Sin væsentligste Interesse faar dog Sagen efter vort Skøn derigennem, at det ved Dommen ret klart understreges, at det er Skibsføreren og ikke Rederiet, der bør træffe Bestemmelse om Afgivelse af Soforklaring, og navnlig at Føreren ikke af Rederiet maa lade sig hindre i at foretage de Skridt, som ved Solovens § 40 er ham paalagt.

Dommen er med andre Ord et Værn om det Ansvar og den Myndighed, der tilkommer Føreren efter § 26 til at paase, at Skibet til enhver Tid er i sodygtig Stand i alle Henseender, og den synes derfor i lige Grad at tjene baade Redernes og Førerstandens Interesser.

Engelsk Soretsdom. Den 7. December f. A. tilkendte Admiralitetsretten Slæbebaadene »Themis«, »Pioneer« og »Englishman« samt Løds Marshal en samlet Bjergeløn af £ 715 for Assistance ydet den danske Damper »Randelsborg«, tilhørende Firmaet C. K. Hansen, her. Den 11. Oktober var »Randelsborg«, der var paa Rejse fra Wiborg i Finland til Hull med en Ladning Træ, paa Grund af Taage gaaet til Ankers i Nærheden af »Holme Ridge« paa Humber-Floden. Kort Tid efter blev den paasejlet af Damperen »Dawlish« og ramt under Vandlinien. I denne Forfatning blev »Randelsborg« af nævnte Slæbebaade bugseret ind og assisteret, indtil et Bjergningsselskab tog sig af den. Retten delte Bjergelønnen saaledes: »Themis« £ 240, »Pioneer« £ 210, »Englishman« £ 225, og Løds Marshall £ 40.

Den 1. Januar 1862 traadte Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, i Henhold til Lov af 19. Februar 1861, i Virksomhed og har saaledes nu bestaaet i 50 Aar. Retten nuværende og tidligere Medlemmer har fejret Begenheden ved en Festmiddag paa Hotel Phoenix, til hvil-

ken Justitsministeren, Ministeren for Handel og Søfart og andre Honoratiores var indbudt.

**Helsingør Skibsværft.** Stockholm, 18. December. (Ritz. Bur.) Rederiaktieselskabet Svea har paa Helsingør Skibsværft bestilt to ny Dampere til Linien Stockholm—London—Hull. Skibene skal være færdige til Efteraaret 1912. Prisen er 430,000 Kr. for hvert. Rederiet havde indhentet Tilbud fra flere indenlandske og udenlandske Værfter. Det svenske Værft, som gav det laveste Tilbud, var Lindholmens Værft, men dette Værfts Tilbud oversteg med 46,000 Kr. pr. Dampere det danske Værfts Tilbud.

**Sverigs Handelsflaade** udgjorde i Følge officielle Opgivelser pr. 1. Oktober 1911 1,245 Fartøjer over 20 Netto Reg.-Tons paa tilsammen 874,009 Brutto Reg.-Tons og 614,150 Netto Reg.-Tons, meddeler »Göteborgs Handels- og Sjöfartstidning«. Heri er ikke medregnet Motorbaade og Lægterfartøjer. Bliver disse medregnet, kommer Flaaden op paa over en Million Brutto Reg.-Tons. I Løbet af det sidste Aar er der tilkommet 20 Dampskibe paa 38,009 Brutto Reg.-Tons. Nybygningen af Sejlskibe har i Aarets Løb kun været lille. Som et Kuriosum kan nævnes, at Sverigs ældste Fartøj er Galeasen »Lisa« af Kristinehamn, bygget 1799.

**Ny Skibe.** Det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse har paa et den 19. f. M. afholdt Mode vedtaget at bestille et nyt Skib til Eksport-ruterne hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft. Skibet bliver Søsterskib til det i Aar sammesteds byggede Dampskib »Diana«, der sejler paa Ruten Øerne—Leith, og leveres færdig i September d. A.

I samme Bestyrelsesmøde besluttedes det at bestille en til Transport af Kul til Selskabets herværende Lagre specielt indrettet Dampere hos Aktieselskabet Burmeister & Wain. Denne Dampere faar en Ladeevne af c. 3,000 Tons og leveres færdig i August d. A.

**Kejser Wilhelm-Kanalen.** I Regnskabsaaret 1910—11 viser Kanalindtægterne et Overskud af 720,760 Mark, hvilket betyder en Rekord, skriver »Shipp. Gaz.« Hidtil har 1907 været det bedste Aar, med et Overskud af 413,622 Mark. I de første syv Aar af Kanalens Eksistens — nemlig fra 1896—1902 — viste Kanalindtægterne et Underskud, som for hele Perioden udgjorde et samlet Beløb af 3,628,763 Mark. Siden 1903 har der imidlertid stadig været et varierende Overskud, som i otte Aar naaede en samlet Sum af 2,464,005 Mark. Underskudet er derfor endnu ikke blevet helt opvejet, idet der endnu mangler en Sum af 1,164,758 Mark. Trafikken og Indtægterne stiger imidlertid stadig.

**En Rekord af Lusitania.** Da Cunard Liniens Kæmpedampere »Lusitania« fornylig ankom fra New York til Fishguard, satte den en Verdens-Rekord, skriver »Shipp. Gaz.« I Løbet af tolv Maanedere har den krydset Atlanterhavet 32 Gange, idet den i dette Tidsrum har fuldendt 16 Rejser frem og tilbage mellem England og Amerika. Den Distance, der er tilbagelagt i denne Tid, udgør over 100,000 Sm. Gennemsnitshurtigheden, som er opnaaet mellem Daunts Rock og Ambrose Kanalen har Vest efter været 24,67 Knob og Øst efter 24,66, hvilket

viser en mærkelig konstant Fart. Den største Fart i Etmaalet var 654 Sm. Vest efter, og 608 Sm. Øst efter, medens den hurtigste Rejse blev udført paa 4 Dage, 13 Timer og 35 Minutter, Vest efter, med en Gennemsnitsfart af 25,37 Knob, og paa 4 Dage 15 Timer og 50 Minutter, Øst efter, med en Gennemsnitsfart af 25,10 Knob. »Lusitania« har i den Tid befordret over 40,000 Passagerer, eller gennemsnitlig over 2,500 pr. Rejse. Sandsynligvis er Dampernes mest fremragende Præstation paa dens hidtidige Bane dens hurtige Rundrejser ved Sommerens Slutning for at indhente den Tid, som var blevet spildt ved Arbejderuroighederne. Ved den Lejlighed foretog Skibet to fuldstændige Rejser til New York og tilbage igen i mindre end én Maaned.

**Uddybning af Havnen ved Nicolajeff.** Den sledse voksende Skibstrafik og Dampernes større og større Dimensioner fordrer for at undgaa Omladning ved Otschakow Barre, der er forbundet med Omkostninger, en større Uddybning af Havnen i og Farvandet til Nicolajeff, skrives der til »Hamb. Corr.« Allerede tidligere er Vanddybden bragt ned fra 20 til 25 Fod, og nu skal Farvandet uddybes til 30 Fod. Det russiske Ministerium for Handel og Industri har udarbejdet en Plan til Havnens Uddybning, som det har forelagt Minister-raadet. Omkostningerne ved Uddybningsarbejdet er beregnet til 3,475,000 Rubler.

**Farlige Skibe.** Mr. W. S. Abell, Professor i Skibbygning ved Universitetet i Liverpool, har fornylig holdt et Foredrag for Medlemmerne af »Engineering Society« i Liverpool om Skibes Sikkerhed. Mr. Abell sagde ved den Lejlighed bl. a., at det syntes som om de moderne Skibe nærmere sig de Proportioner af smalle og dybe Skibe, som der blev bygget mange af mellem 1870 og 1880, og at Tabs-Statistikken over den Skibstype viste, at naar Forholdet af Bredden til Dybden var omtrent 1,45 vilde de savnede Skibes Antal omtrent udgøre en Sjattedel af alle disse Skibe. Hvis derimod Bredden steg til 1,6 Gange Dybden, vilde Tabene ikke blive større end for enhver anden Skibstype. Det blev gjort gældende, at i Skibe, hvor dette Forhold er 1,5 eller derunder, er en nøje Undersøgelse af Skibets Stabilitet nødvendig. (Shipp. Gaz.)

**Norsk Bjergningskompagni.** Kristiania, den 28. December. Norsk Bjergningskompagni afholdt i Dag sin konstituerende Generalforsamling. Der var modt mange Aktionærer; ogsaa et Par danske Herrer var modt, deriblandt Chefen for Svitzers Bjergningsentreprise, Direktør Hecksher. De fremlagte Udkast til Love blev vedtaget med et Par mindre Ændringer, bl. a. den, at ingen Aktionær har Ret til at afgive flere Stemmer end to Femtedele af Aktiekapitalen. Paa Generalforsamlingen var c. 850 Stemmer af de 1,200 repræsenteret. Dykkerchef Jacobsen fra Moss blev ansat som administrerende Direktør. Hovedkontoret bliver i Kristiania. Der blev vedtaget en Overenskomst med Svitzers Bjergningsselskab om, at Selskaberne ikke skal konkurrere med hinanden, men staa hinanden bi, hvis et af Selskaberne mangler Bjergningsmateriel. Det blev vedtaget, at Aktiekapitalen skal indbetales til den 10. Januar.

(Ritz. Bur.)

Vi har modtaget nautisk Almanak for Aaret 1912, 22. Aargang, udgivet af Navigationsdirektøren.

Aar bog for den danske Fiskerflaade 1912. Fra Fiskeriinspektør F. V. Mortensen har vi modtaget et Eksempplar af nævnte nyttige Aar bog, 19. Aargang, som udgives paa Landbrugsministeriets Foranstaltning. Bogens Pris er 65 Øre.

Fra det kgl. danske Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 243, Østersøen, vestlige Del, Kielerbugt med Opgangen til Bælterne. Nr. 246, Kattegat, nordlige Blad. Nr. 247, Kattegat, sydlige Blad og Nr. 253, Lille Bælt, sydlige Del. Opmærksomheden henledes paa, at de to Kattegats-Kort samt Kieler-Bugt er ny Udgaver af de ældre Kort over samme Farvand, medens Lille-Bælt sydlige Del er et ganske nyt Kort, udgivet for at have et detaljeret Kort over dette Farvand, svarende til Lille-Bælt nordlige Del, og beregnet særligt til Brug for Sejlads paa Aabenraa og Flensborg Fjorde. I alle Kortene er Dybder og Højder angivet i Meter.

De ældre Kort er annulleret, saaledes at Bekendtgørelser om Rettelser og Tilføjelser m. m. kun vil blive henført til de ny Udgaver.

Skoleskibet Viking. I Anledning af Meddelelser om, at Bestyrelsen for Skoleskibet »Viking« nu har faaet rejst saa store Tilskud, at Skoleskibets Fremtid synes sikret selv med et ringere Statstilskud, oplyser »Natt.«, at dette ikke er rigtigt. Bestyrelsen har ganske vist faaet tegnet betydelig større Tilskud end tidligere, men skal Skoleskibets Virksomhed fortsættes i samme Omfang som hidtil, maa Statens Støtte fremdeles paaregnes. Saavidt Bladet ved, er det endog en Forudsætning for de forhøjede Tilskud, at Staten garanterer »Viking« et Tilskud i tre Aar af samme Størrelse som tidligere.

Fragtførhøjelser paa franske Skibe. Paris, den 28. December. De franske Redere, der besørger Fragtfarten mellem de franske Havne, meddele, at de, i Anledning af at deres Driftsomkostninger er steget, fra 1. Januar 1912 forhøjer deres Fragtsatser med 10 pCt. (»Ritz. Bur.«).

Sejladsen paa Königsberg. Det kgl. danske Konsulat i Königsberg i Preussen telegraferer den 28. December til Kjøbenhavns Børs: »Haffet, Søkanalen siden i Gaar isfrie«.

Konsulatvæsnen. Den 27. December har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Frederiksstad P. J. Breckes Afsked.

Sammenslutning mellem norske Søfartsblade. Fra 1ste Januar dette Aar har »Norges Sjøfartstidende« optaget Bladet »Kysten«. De saaledes sammensluttede Blade vil derefter fremtidig udgaa i et nyt og udvidet Format under Navn af »Norges Handels og Sjøfartstidende«.

Kieler-Kanalens Benyttelse. (Indberetning fra den danske Generalkonsul L. O. G. Amundsen i Hamburg).

Kejser Wilhelm-Kanalen blev i Regnskabsaaret fra den 1. April 1910 til 31. Marts 1911 besejlet af ialt 45,569

afgiftspligtige Skibe (heri ikke medregnet den tyske Flaades Skibe) med ialt 7,579,339 Netto Reg.-Tons, mod Aaret forrud 38,547 afgiftspligtige Skibe med 6,527,698 Netto Reg.-Tons, altsaa en Stigning af henholdsvis 16 pCt. og 11 pCt.

Medens Danmark stadig har været og endnu er den fremmede Nation, hvis Skibe besejler Kanalen med den største Tonnage, har det ved i det forløbne Regnskabsaar at overflyve Holland paany ogsaa indtaget Førerstillingen for saa vidt angaar Antallet af Skibe, der besejler Kanalen. Ialt besejlede 2,006 danske Skibe med 852,896 Reg.-Tons Kielerkanalen.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, den 30. December. Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Assurancefirmaet Aug. Borgen tilpligtet at udrede til Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 3,000 Kr. for Bjergning af Ladningen om Bord i Damperen »N. F. Hoffding« efter Skibets Grundstødning den 25. September 1911 paa Lyngby Strand, Jyllands Vestkyst, samt i Sagsomkostninger 150 Kr. (»Ritz. Bur.«).

Svensk Meksiko-Linie. Gøteborg, den 30. December. Aktieselskabet »Svensk Meksiko-Linie« er i Dag bleven dannet her. Aktiekapitalen er 1,400,000 Kr. Til administrerende Direktør er valgt Skibsreder Dan Brostrom. (»Ritz. Bur.«).

Amerikas Handelsflaade. Washington, den 2. Januar. I sin Aarsberetning tager Ministeren for Handel og Arbejde Nagel til Orde for, at Forbundsregeringen skal give Tilladelse til, at i Udlandet byggede Occandampere maa optages i det amerikanske Register under Forudsætning af, at de kun giver sig af med fremmed Handel. Nagel fremhæver, at han derved vil søge at skabe en Handelsflaade, hvorved de Forenede Stater vilde blive sat i Stand til at tale et Ord med ved Fastsættelsen af Fragterne for Passagerer og Gods. (»Ritz. Bur.«).

Kul- og Koks-Import-Firmaet Falentin Drost & Jensen har fra 1ste Januar 1912 forandret Firmanavn til Conrad Jensen & Søn.

## Tyske Søretsdomme.

Den 12. December f. A. behandledes ved Søretten i Emden den tyske Fiskerbaad »Brandenburg«s Stranding ved Blaa vandshuk den 7. November, hvor hele Besætningen reddedes af det derværende Redningsmandskab. I den afsagte Kendelse tilskrives Ulykken det daarlige Vejr. Søretten udtalte dernæst sin Anerkendelse til Mandskabet ved Blaa vandshuk Redningsbaad, fordi det med Fare for eget Liv udførte bemeldte Redning.

Den 12. December behandledes ved Flensborg Sørret en Kollisionssag mellem Panserkrydseren »Friedrich Carl«, Kaptajn S. Michelsen, og den danske Galease »Adele« af Marstal, der fandt Sted den 20. Oktober f. A. i Nærheden af Friedrichsort Fyrtaarn.

»Friedrich Carl« kom den paagældende Dag ind fra Søen, Vejret var godt, Vinden SV. og den gik med en



Fart af 10 Sm. Kommandanten paa Krigsskibet opdagede nu en hel Flaade smaa modgaaende Sejlere, og han holdt noje Udkig med dem. Pludselig saa han ogsaa en Sejler, der krydsede sig op fra Möltenort. »Friedrich Carl« gav en lang Flojetone til Tegn paa, at den vilde holde Kurs; at gaa agten om Sejleren var umuligt, da der var for flakt. Da Damperen var i 200 Meters Afstand, og Sejleren stadig ikke gjorde Tegn til at vige af eller løbe op i Vinden, blev der fra »Friedrich Carl« to Gange med Mellemrum givet et Stød i Flojten. Derpaa stoppede Krigsskibet og slog straks efter, da det var indlysende, at en Kollision var uundgaaelig, fuld Kraft »Bak«. Paa Sejleren var to Mands Besætning. Styrmanden stod til Rors og Skipperen for paa Dækket. De saa ogsaa Krigsskibet nærme sig, men troede, at dette i Overensstemmelse med de internationale Sovejsregler var forpligtet til at vige til Siden, de særlige for Kiel Krigshavn gældende Bestemmelser var dem ikke bekendt.

Da det blev klart for »Adele«s Besætning, at en Kollision var uundgaaelig, blev Røret laget haardt Bagbord for at faa den til at løbe op i Vinden. Straks derefter blev »Adele« ramt af Krigsskibets Bov og stærkt beskadiget, dog trak den kun lidt Vand, og Besætningen, der havde reddet sig over paa Krigsskibet, kunde aller gaa tilbage. Sejleren blev slæbt ind til Holtenau. Skibet var forsikret, dog maa Skipperen selv bære Halvdelen af Tabet.

Rigskommissæren gjorde gældende, at Sammenstødet skyldtes, at Krigsskibet havde gjort Brug af sin Ret til at holde Kurs. Selv om ogsaa saadanne særlige Bestemmelser plejede at være Genstand for Omtale mellem Skibsforerne, vilde det dog være ønskeligt, om navnlig fremmede Skibsforeres Opmærksomhed blev henledt derpaa.

I Søretens Kendelse hedder det:

Den den 20. Oktober f. A. skete Kollision i Nærheden af Friedrichsort Fyrtaarn mellem Panserkrydseren »Friedrich Carl« og »Adele« af Marstal skyldes, at Sejleren paa Grund af Ukendskab til Bestemmelsen i Politiforordningens § 18, 2det Stykke undlod at gaa af Vejen for Krigsskibet. Skipperens Handlemaade er let forklarlig, men ikke undskyldelig. Efter Kollisionen er der handlet rigtigt.

## En Henstilling.

Med megen Interesse har jeg i *Dansk Søfartstidende* Nr. 91, 1911 læst et Indlæg af Hr. Kaptajn H. V. Bang som Formand for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, og det har undret mig, at der ikke fandtes en Hentydning til mine tidligere anførte Argumenter, men derimod forskellige Beskyldninger for, at jeg har angrebet Skibsførerforeningen, som om denne og Formanden er et og det samme. Jeg maa paa det bestemteste tilbagevise denne Insinuation, som kun begrundes ved en uheldig Udtryksform i et Indlæg om Navigationspolitik, der udnyttedes af Kaptajn Bang paa den mest hensynsløse Maade og gav Anledning til, at jeg meldte mig ud af den Forening, som jeg har den største Sympati for, og derfor maa beklage — saa længe dens Interesser varetages af Kaptajn B.

Angaaende den omtalte Sag, saa kan jeg glæde Formanden med, at det Firma, der ubevidst blev Aarsag til Kaptajnens umotiverede Optræden, endnu efter c. 20 Aars Forløb, som Æresmedlem af Foreningen, indbetaler det den Gang vedtagne Bidrag til Enkekassen. Om Beløbet i den mellemliggende Tid har været tilvejebragt paa samme Maade som det første, det er mig ukendt, men af Hensyn til Formålet er det vist ligegyldigt.

Min første Artikel under denne Overskrift fremkom

under den Forudsætning, at alle Bladets Læsere kendte Sammensætningen af de to for Tiden nedsatte Søfartskommissioner, men da jeg er gjort opmærksom paa, at dette ikke er Tilfældet, saa benytter jeg denne Lejlighed til at berigtige Fejltagelsen ved at meddele, at Københavns Skibsførerforening er repræsenteret i begge Kommissioner, henholdsvis ved Formanden og et Bestyrelsesmedlem, d'Hrr. flv. Dampskibsfører A. V. Knudsen og Direktør V. Hein. Der er ingen Tvivl om, at Majoriteten af denne Forenings Medlemmer fuldt ud anerkender disse Valg som tilfredsstillende og formaalstjenlige samt, at de betragter Udnævnelserne som en officiel Anerkendelse af, at Foreningen repræsenterer den danske Skibsførerstand.

I Følge Skibsførerforeningens Medlemsblad betragtes det som meget beklageligt, at der ingen Hensyn er taget til denne Forening, og vist med Rette, thi det maa anlages at være saavel i Sagerne som i Standens Interesse, om der i Kommissionerne havde været flere Skibsførere ved Forhandlingen om disse for Faget saa vigtige Spørgsmaal. Aarsagen til, at Den almindelige danske Skibsførerforening ikke kom i Betragtning, var vel Kendskab til, at i den Tid Kaptajn Bang har været Formand, har Foreningen maattet renoncere paa blandt sine Medlemmer at tælle nogle af de flv. Dampskibsførere, som ved deres sociale Stilling og praktiske Virksomhed kunde tænkes at have de ønskede og nødvendige Betingelser for at gavne Sagerne. Som et andet Moment kan nævnes, at Formandens Anskuelse og Interesser ikke deles af dem, der arbejder for dansk Skibsfarts Fremgang og Sømandsstandens tidssvarende Uddannelse.

Det kan indrømmes, at jeg burde være Kaptajn B. taknemmelig, fordi han i »Danmarks nautiske Foreningers Fællesraad« har optaget Sagen om Vinterkursus for unge Sømand, som jeg i den lille Bog »Sømandsstanden under Dampskibsfarten« saa udførlig har henledt Opmærksomheden paa, men lages Hensyn til Kaptajnens hidtidige offentlige Virksomhed, da er der desværre ingen Grund til at vente andet Udbytte deraf end hans Ret til at anvende det som et stort Nummer paa »Den nordiske SkibsOfficers Kongres«; men det var vel ogsaa Hensigten.

Kaptajn Bangs Bemærkning om, at mit forrige Indlæg sejler under falsk Flag, kan ikke indrømmes. Det er og bliver kun en Henstilling til Skibsførerforeningens Medlemmer om »i Standens og egne Interesser at bidrage til en mere formaalstjenlig Omsorg for Foreningens Tarv.« Der anføres Eksempler paa, at denne Opgave er bleven vanrøgtet, siden det af økonomiske Grunde fandtes nødvendigt at nedsætte Formandens Vederlag, og der som en Folge heraf maatte renonceres paa den eneste af de Kandidater, som der var virkelig Stemmning for, og som var villig til at modtage Valg til Formand, nemlig daværende »Dampskibsfører A. N. Petersen«, som uden Tvivl kunde være bleven valgt omtrent enstemmig, fordi hans indgaaende Kendskab til Medlemmernes Livsvilkår sikrede de bedste Betingelser for at lede Foreningen i Overensstemmelse med deres Ønsker.

P. Hedegaard.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. I Januar hersker der paa Oceanet Nord for de store Damperruter store, cykloniske Vindsystemer, ved hvis Sydbrand mindre, sekundære Vindsystemer trækker Øst efter med de fremherskende vestlige Luftstrømninger og fremkalder paa Damperruterne en hurtig Veksten af sydvestlige og nordvestlige Vinde. Anticyklonerne eller Omraader med højt

Tryk ligger for det meste Syd for Damperruterne til New York; Damptrafikken til Vestindien gennemskærer dem. Dog optræder der ikke sjældent Omraader med høj Tryk ogsaa paa 45°—70° N. Br., som da fremkalder østlige Vinde paa Ruten Kanalen—New York. Barometer-svingningerne i de nordlige Egne er meget store.

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

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

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

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

Hvad Forholdene i Aarangaar. fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 18. December, at der endnu i Slutningen af November er truffet flere Isbjerger i og ud for Belle Isle Strædet.

Fra Quebec meldes den 8. December: Kraftige Skibe kan uden Vanskelighed trænge gennem Isen; for svagere Fartøjer paabydes Forsigtighed. Ogsaa fra de forenede Damperruter foreligger der Melding om Is.

Is. I Almindelighed er i Januar Damperruten til og fra New York endnu næsten isfri; dog rykker Drivisen stadig længere imod Syd, saa at man fra 15. Januar maa holde sig til de sydlige Skæringspunkter for de internationale Damperruter.

## Fragtmarkedet.

Heller ikke i den sidst forløbne Uge har der, begrundet paa Helligdagene, været effektueret mange Befragtinger, men Markedstonen er i de fleste Retninger

fast, og der er endog hist og her yderligere Fremgang at konstatere i Raterne, navnlig i det østlige Marked og delvis i Kulfragterne fra England til Middelhavet og Sydamerika. For Soyabønner fra Vladivostok til U. K. eller Kontinentet sluttedes der saaledes til 34/ og 35/ for Januar Lastning, hvilket er fin Forretning, navnlig da det drejer sig om store Baade, medens der fra Kalkutta betalt 27/6 Jutebasis til Hamburg. Fra U. S. er der ogsaa et vedvarende godt Begær efter Tonnage til omtrent uforandrede Rater, hvorimod La Plata Markedet ligger usselt, da Høsten bliver sen som Følge af regnfuldt Vejr og Tilførsler udebliver; flere Dampere, som var befragtet, har faaet deres Certepartier annulleret, som Regel mod gode Erstatninger. De udgaaende Fragter er steget, og der betalles fra Cardiff 18/6 til Monte Video for en 7,700 Tons Damp, 21/6 til Santa Fe for c. 4,000 Tons Baade, 12/3 Kap Verde (5,500). I Østersøen er der kun lidt at gøre for Tiden, og Raterne er faldet til 10 à 10½ d. Rotterdam, 10½ à 11 d. London, 11¼ à 11¾ d. Antwerpen 1/2¼ à 1/3. Rouen fra Libau eller Windau. Kulfragterne til Østersøen, som inden Jul laa svagere, synes igen at have en opadgaaende Tendens, og der vil antagelig blive et godt Begær efter Januar Tonnage. For en Uges Tid siden udbrod der Strejke blandt Dokarbejderne i Newport, og medens disse Linier skrives foreligger der intel om, at den er bilagt, men Strejken vil næppe vare længe. Der sluttedes i de forskellige Markeder som følger:

Østern. For Bønner fra Vladivostok til U. K. Kont. sluttedes flere Baade til 35/ pr. Januar og 32/6 à 33/ pr. Februar. — Australien betalte 30/ til U. K. Kont. (H/H) pr. Januar—Februar. — Ris fra Rangoon til Liverpool 27/. Option Aleksandria 25/, pr. Januar—Februar. — Kalkutta/Hamburg 27/6 Jutebasis pr. Februar. — Madras Kysten/Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg 29/6, Option Havre, Dieppe eller Dunkerque 30/6, »net terms«, 1.—15. Januar Afskibning. — Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skale til 18/3 U. K. Kont. (én Havn), 18/7½ (to Havne), 18/ Antwerpen, 18/9 Hamburg, pr. Februar.

Sørtehavet etc. Oljekager fra Novorossisk til Danmark 17/ (én Havn), 17/3 (to Havne), 17/6 (tre Havne). Novorossisk/Emden eller Weser 11/9, Hamburg 12/3. — Odessa/Antwerpen eller Rotterdam 11/3 d. w. Basis. — Sulina/N. C. eller »any« 12/, Hamburg 12/6. Fra Kustending sluttedes adskillige mindre Baade til 11/9 à 12/ til N. C. eller »any« og 12/3 à 12/6 til Hamburg. Varna eller Bourgas/N. C. eller »any« 12/4½, Bordeaux 13/4½. — Alt for Januar Afskibning.

Middelhavet etc. Aleksandria/Dunkerque 12/, Hull 10/. Haida Pasha (én Plads)/Hull 11/9. Hornillo Bay/Middlesbro 7/6. Sfax/Garston 7/3. Arzew/Middlesbro 7/1½. Algier/Jarrow 6/3. Santander/Rotterdam 6/. Bilbao/Middlesbro 5/9. Alt for prompt Afskibning.

Nordamerika. Korn Portland/Avonmouth 2/9 pr. Qr., Ballimore/Avonmouth, Rotterdam eller Antwerpen 2/9, Philadelphia eller Ballimore/Avonmouth eller Rotterdam 2/9, alt pr. Januar. Pensacola eller Galveston/Rotterdam og Hull 45/. Hamburg 42/6, Form »O«, pr. Januar. — Pensacola/Rio de Janeiro 140/ pr. Sid. for Tømmer pr. Februar—Marts. — Galveston/Bremen 40/ for Bomuld pr. Januar.

Sydamerika. Buenos Aires/U. K. Kont. (direkte Havn) 16/6 pr. Marts, U. K. Kont. 16/ O. C. pr. Februar. — Colastine/U. K. Kont. 16/ O. C. pr. Februar. — Bahia Blanca/U. K. Kont. 17/ O. C. pr. Februar. — Salpeter Havne/U. K. Kont. 24/ pr. Januar.

Østersøen. Fra Riga noteres 10/ West Hartlepool for Sveller, 26/6 Grimsby for D. B. 1/3 Boards. — Dunkerque Fres. 19 for Hør, 1/3 Havrebasis, Fres. 10 pr. Ton Oljekager. — Ghent Fres. 18 for Hør, 1/1½ Havrebasis, Fres. 9 pr. Ton Oljekager. — Fra Windau 10½ d. Havrebasis Rotterdam, 26/ D. B. B. Hull, Fres. 31 D. B. B. Antwerpen. — Libau noteres 10½ d. Havrebasis London, 11 d. Antwerpen, 1/2½ Rouen. — Hull

7/9 pr. Load Sveller og 42/ pr. Favn Kortprops. Sunderland 25/ D. B., Boness 26/ D. B.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Riga 5/3 (2,700), Helsingør 5/1½ (1,300), Bilbao 6/3 (2,000), Algier 8/ (1,500—2,300), Marscille 9/ (1,300), Port Said 10/ (4,600), Las Palmas eller Teneriffa 9/9 (1,500). — Grimsby/Malmø 5/10½ (2,000). — Burnt-island/Odense 5/9 (1,200). — Firth of Forth/Aarhus 5/7½ (1,400). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: Honfleur 5/3 (1,550), Cadiz 8/3 (2,300), Genua/Savona/Speszia 10/9 (5,200), Port Said 10/3 (6,000), Las Palmas 10/3 (3,000), Kap Verde 12/3 (5,500), Rio de Janeiro 18/6 (6,800), Santa Fe 21/6 (4,100).

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet ligger Forholdene uforandret fra forrige Uge og kan nærmest betegnes som Stilstand, idet der kun er sluttet meget faa Fragter i denne Fart, hvoraf enkelte Kornlaster fra Danmark til uforandrede Rater, saa at Udsigterne foreløbig er Oplægning efter endt Rejse.

Returfragter Vest fra holder sig ligeledes uforandrede med kun faa Kullaster til Danmark, medens Østnorge og franske Kanalhavne noterer flere Laster, tilstrækkelig for Behovet.

Angaaende de mindre Skibe har Ugerne omkring Helligdagene været ret stille: Nordtyskland har særlig vist sig mat og kun sluttet rent ubetydeligt, saaledes fra Rostock 4 M. for Rug pr. Januar; Tonnagebehovet synes tilnærmelsesvis at være dækket, og mange ny Ordre tør næppe ventes lige straks, da Kornforretningen er meget flov for Tiden. Sverig er heller ikke videre livlig; Halmstad kan saaledes ikke gennemføre over 3¼ M. til Kiel, og fra Sundhavnene sluttes for Lervarer ligeledes til Kiel 4 M. Danmark har fra Provinserne ogsaa været ret rolig med kun faa Ladninger i Markedet: Kjøbenhavn har derimod sluttet flere Skibe, saaledes Bomuldsfrøkager til Kappeln 22½ Øre, Stege 18 Øre, Majs til Samsø (2 Lossepladser) 20 Øre, Hvede til Odense 16 Øre, Bandholm 14 Øre, samt Soyakager til Slesvig-Holsten 4 M.; endnu søges et Par Skibe herfor, men ellers ser denne Uge ud til at blive lidt mattere med færre Ladninger.

#### Fra Sø og Land.

Omkomne danske Sømand. I Følge Meddelelse fra det svenske Generalkonsulat i London til det danske Generalkonsulat sammesteds formodes en den 7. December 1890 paa Frederiksborg født Ungmand A. V. Pedersen, der den 1. Maj f. A. i Malmø var blevet paaomstret svensk Bark »Hestia«, at være omkommen ved dette Skibs Forlis i Nordøen den 6. November f. A.

Personer, der maatte kunne meddele Oplysning om den omkomnes Identitet, bedes henvende sig skriftligt til Udenrigsministeriet.

Odense, den 2. Januar. (Ritz. Bur.) En 30-årig Sømand Ripert Hansen, Odense, er fundet som Lig i Odense Havn.

Verdens største Sejlskib forsynet med Motor-Hjælpemaskine. For nogle Maaneder siden vakte det en betydelig Opsigt, at den store, firmastede franske Bark »Quevilly«, som er hjemmehørende i Rouen og bliver beskæftiget i Fart paa Nord-Atlantehavet med Petroleum »in bulk«, blev forsynet med Hjælp-Diesel-Motor. Med en Brutto Tonnage af 3,200 Tons var »Quevilly« uden Tvivl den største Raa-Sejler, som var udrustet med Motor som Hjælpkraft. Dette var dog en Rekord, som snart skulde blive overtruffet, da det blev bekendt, at en langt større Raa-Sejler, den femmastede Bark »La France«, var under Bygning for samme Rederi. Dette Kæmpeskib er løbet af Stabelen i Bordeaux den 9. November, under stor Begejstring, skriver »Shipp. Gaz.« Det tør sikkert siges, at naar det tiltræder sine første Rejser, vil dets Præstationer blive imødeset med endnu større Spænding end den femmastede Bark »R. C. Rickmers«, der løb af Stabelen paa et tysk Værft for fem Aar siden, og som havde en Hjælp-Dampmaskine. »La France« er 426 Fod lang og 55 Fod bred, med et Deplacement paa henimod 11,000 Tons. Brutto Tonnagen er 6,500 Tons og Sejl-

arealet e. 5,600 Kvadratmeter. Skibet vil faa to svære Hjælpemaskiner paa e. 1,800 I. H. K., som driver hver sin Skrue, og skal kunne give det en Fart af 11 Knob. Med alle Sejl sat for en frisk Vind og begge Maskiner i Gang, venter man at opnaa sytten Miles Fart.

»La France« er bygget for Malmfart fra Ny Kaledonien og skal allerede være befragtet for en længere Tid.

Et Skib urigtig anmeldt som forlist. To Svenskere, en Skibsfører og en Maskinist, er i Følge »Norg. Sjøft.« blevet arresteret i New York for Assurancesvig. De var i Fjor afgaaet fra New York med Dampskibet »Majorie« til Florida. En Tid efter Afrejsen var Skipperen og Maskinisten kommet ind paa Selskabets Kontor og meddelte, at Damperen var sprunget læk paa det aabne Hav og derefter sunket, samt at Mandskabet blev reddet. Hvorhen Besætningen senere var taget, vidste de ikke. De to undertegnede saa en edsvoren Soforklaring, og Forsikringsbeløbet blev udbetalt af Assuranceselskabet Columbia Marine Insurance Company.

For kort Tid siden indfandt Kaptajnen sig imidlertid paa Forsikringsselskabets Kontor og tilbød at forsøge at optage det sunke Dampskib med en Erstatning, som senere skulde fastsættes.

Selskabet fatter nu Mistanke og foretog en nøje Undersøgelse; derved blev det konstateret, at Skibet fandtes uskadt i en Havn i North Carolina. Det var blot blevet malet med en anden Farve og omdøbt til »Helen«.

Arrestationen har efter Sigende vakt stor Opsigt i Søfartskredse i Amerika.

Endumdrigtig Verdensomsejling. For nogen Tid siden saa man i New Yorks Havn en lille skrøbelig 12 Meters Sejlbaad lagge til Land, bemannet med kun to ejendommeligt udseende Personer. Det viste sig at være to Eventyrere, en ung Engländer og en noget ældre græsk Sømand, som netop lykkeligt havde tilendebragt en af de dristigste Farter over Verdenshavene siden Columbus' Dage.

De var den 3dje Maj 1910 med deres lille Fartøj afsejlet fra Bunbury i Australien, havde over Stillehavet naaet Sydamerikas Sydspids og havde derefter omkring Kap Horn tilbagelagt hele den valdige Rute langs Amerikas Kyst op til New York. Rejsens Længde anslaaes til 122,000 Sm.

#### Havarier og Forlis.

Odin, Dpsk. af Haugesund, strandet paa Vestkysten, er af Stormen drevet ind i Havstokken. Bjergningsdampere »Kattegat« har et vanskeligt Arbejde med Bjergningen, idet der nu maa graves en ny Rende ind til Skibet, der staar med Bredside mod Land. Nogle Bjergere, der var om Bord i »Odin«, da det drev ind, maatte reddes om Bord i Redningsbaaden.

Chakrabhongs, Dpsk. af Bangkok, er paa Rejsen fra Singapore til Kelantan strandet paa Santa Ignacia Island. 2 Mand af Besætningen er druknet. Skibet, der sandsynligvis bliver Vrag, blev bygget i 1902 her i Kjøbenhavn til Østasiatisk Kompagni; det maatte 352 Netto Reg.-Tons.

Caroline, Skonnert af Holbæk, er den 1. ds. paa Rejsen fra Storbritannien til Hjemstedet med en Ladning Kul strandet ved Højen. Besætningen er reddet.

Carl Heekshær, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Aguilas til Swansea været i Kollision ved Fleetwood med engelsk Fiskedamper »New Crown« og faaet nogle mindre Skader. Om Fiskedampere er beskadiget, vides endnu ikke.

Luigi Ciampa, Dpsk. af Castellamare, kom den 1. ds. paa Rejsen fra New Orleans til Danmark paa Grund paa Kandestederne. Svitzers »Kattegat« bragte Skibet flot; Skibet stød derefter ind til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

**De forenede Bryggeriers**

# ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)  
pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

# Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgave.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
bert, ank. Genua 2./1. — Algarve, Borries, pass. Dungeness  
2./1. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 1./1. — Anglo  
Dane, Tonnesen, ank. hertil 31./12. — A. N. Hansen, Sorensen,  
pass. Bruushtittel 31./12. — Antwerpen, Madsen, ank. Ant-  
werpen 30./12. — Arkansas, Petersen, ank. Filadelfia 1./1. —  
Arno, Fischer, ank. Sevilla 30./12. — Aurora, Gommesen, ank.  
Riga 1./1. — Baron Stjernerblad, Sorensen, ank. hertil 29./12.  
Beira, Lunge, ank. Lissabon 1./1. — C. F. Tietgen, Thomsen,  
ank. hertil 13./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil  
29./12. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Königsberg 31./12.  
— Dagmar, Bogvad, ank. hertil 30./12. — Esbjerg, Strufve,  
ank. hertil 1./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12.  
— Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 29./12. — Hellig  
Olav, Holst, afg. New York 28./12. — Hengest, Munk, ank.  
hertil 2./1. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 30./12. — I. C.  
Jacobsen, Petersen, ank. Gigenli 2./1. — Jolantha, Ras-  
mussen, ank. Riga 25./12. — Kasan, Mikkelsen, afg. London  
31./12. — Kentucky, Amdresen, ank. hertil 22./12. — Kiev,  
Jørgensen, ank. hertil 1./1. — Kursk, Wieneke, pass. Gibraltar  
1./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise,  
Larsen, ank. London 1./1. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth  
30./12. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Salonica 2./1. —  
Minsk, Harder, ank. Antwerpen 29./12. — Moskovo, Jon-  
sen, pass. Brunshittel 2./1. hertil. — Nicolai II, Jørgensen,  
afg. Antwerpen 31./12. — Nordjylland, Soberg, afg. Riga  
30./12. til Antwerpen. — O. B. Subr. Frisenette, afg. Antwerpen  
31./12. hertil. — Odessa, pass. Holtenu 31./12. — Omsk,  
Jacobsen, ank. Hull 30./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 6./12.  
— Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 21./12. — Perm,  
Gothardt, ank. Libau 28./12. — Pregel, Iversen, pass. Brun-  
shittel 30./12. — Saga, Wiherg, ank. hertil 1./1. — Saratov  
afg. Hull 1./1. — Saxo, Müller, afg. Havre 30./12. — Seino  
ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Kaas, pass. Dartmouth 20./12.  
— Thyra, Dam, ank. hertil 1./1. — Tiber, Bech, ank. Marsail-  
les 1./1. — Tomsk, ank. hertil 22./12. — Tyr, Thanning, ank.  
hertil 1./1. — United States, Gotsche, ank. hertil 19./12.  
— Viking, Meyer, ank. Arendal 29./12.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Arabion ank. Hull 28./12.  
hjemg. — Kina afg. Antwerpen 24./12. udg. — Siam afg.  
Singapore 28./12. udg. — Tranquebar ank. Rotterdam 25./12.  
udg. — Bandon afg. Sabang 18./12. hjemg. — Bintang afg.  
Colombo 24./12. udg. — Samui pass. Perim 19./12. udg. —  
Chumpon afg. London 30./12. hjemg. — Pagan pass. Gi-  
braltar 28./12. udg. — Cathay ank. Port Pirie 17./12. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix ank. Kjøbenhavn  
24./12. — St. Jan afg. St. Thomas 28./12. hjemg. — St. Tho-  
mas afg. Portland 17./12. udg.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shu-  
koff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 30./12. — Johan Siem, Niel-  
sen, afg. Blyth 30./12. til Kjøbenhavn. — Pawel Andrejeff,  
Tannebek, ank. Rotterdam 26./12. — Harald Klitgaard,  
Rasmussen, afg. Libau 28./12. til London. — Russ, Petersen, afg.  
Sabine Pass 22./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin,  
Carstensen, afg. Riga 24./12. til London. — Excellence Ple-  
ske, Rasmussen, afg. Libau 28./12. til Rotterdam. — Michail  
Onchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 19./12. til Buenos Aires.  
— Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario  
19./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 18./12.  
— Helmer Mørch, Thersoe, afg. Pensacola 14./12. til Monte-  
video. — Newa, Dahl, ank. Madeira 28./12.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, ank. Rostock 2./1. —  
Skinfaxe, Faber, ank. Newenstle 2./1. — Gulfaxe, Petersen  
ank. Königsberg 2./1.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Karrebaks-  
minde 29./12. — Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 1./1.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Newcastle 3./1. — Freja, Niel-  
sen, ank. Riga 31./12. — Vera, Thing, ank. Riga 2./1.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Santiago de Cuba  
31./12. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Perth Amboy 30./12.  
— Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Stockholm 2./1.  
— Svend, Schmidt, afg. Gefle 31./12. — Urania, Clausen, afg.  
Windau 2./1.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Antwerpen 30./12. —  
Kronprins Frederik, Andresen, afg. Shields 30./12. — Hol-  
land, Poulsen, ank. Middelfart 2./1. — England, Andersen,  
afg. Windau 26./12. — Rusland, Bennetsen, afg. Hull 31./12.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Grangemouth 19./12. —  
Frankrig, Friis, ank. Leith 27./12. — Tykkland, Dan-  
strup, afg. Emden 31./12.

**Vesterhavet.** Nautik, Nielsen, ank. Rouen 2./1. — Hebe,  
Gregersen, pass. l'Quessant 2./1. til Hamburg. — Marie, Jessen,  
ank. Esbjerg 2./1. — Rigmor, Larsen, ank. Esbjerg 31./12. —  
Cito, Jøpse, ank. Blyth 1./1. — Gerda, Iversen, ank. Abo 31./12.  
— Nancy, Nielsen, ank. Barcelona 31./12. — Ellen, Hansen,  
ank. Cartagena 1./1. — Johanne, Thøgersen, afg. Ghent 30./12.  
til Swansea. — Karla, Nielsen, afg. Blyth 30./12. til Hobro.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Blyth 3./1. — Helene, Sorensen,  
ank. Aarhus 2./1. — Sjælland, Svarrer, afg. Methil 29./12.  
— Agnete, Dam, ank. Königsberg 31./12. — Høfniia, Fa-  
rup, ank. Karrebaksminde 26./12. — Alice, Jørgensen, ank. Hel-  
singer 23./12.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Ghent 31./12. — Ragn-  
hild, Schultz, ank. Aalborg 24./12. — Valborg, Hansen, afg.  
Methil 28./12. — Gunhild, Hansen, er ank. Kjøbenhavn.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, afg. Korsør 31./12.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Arzew 29./12. —  
Martha, Christensen, ank. Bordeaux 27./12. — Elna, Rathje,  
ank. Spezia 1./1. — Therese, Pedersen, ank. Swansea 31./12.  
— Harriet, Larsen, ank. Granton 24./12. — Dagny, Therkild-  
sen, ank. Tynen 31./12. — Simone, Møller, ank. Marseille 1./1.  
— Jeanne, Olsen, afg. Sfax 27./12. — Vera, Larsen, afg. Port  
Tulbot 20./12. — Daisy, Lagosen, afg. Sfax 2./1. — Annine,  
Leith, ank. Gibraltar 29./12. — Kamma, Löffler, ank. Swansea 2./1.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Riga 26./12. — London,  
Bom, ank. Kjøbenhavn 30./12. — Paris, Høgstædt, ank. Aarhus  
2./1. — Bryssel, Kaas, ank. Riga 26./12.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Ghent 29./12. — Wien,  
Boeck-Hansen, ank. Riga 23./12. — Roma, v. Thun, ank. Kal-  
lundborg 2./1.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Swansea 28./12. — Nelly, Clau-  
sen, pass. Gibraltar 28./12. til Helsingborg. — Fanny, Erikson,  
ank. Swansea 29./12. — Lilly, Duhn, ank. Alicante 24./12. —  
Alexy, Sorensen, ank. Sevilla 30./12. — Dagny, Degn, ank.  
Tynen 30./12. — Mary, Bang, afg. Danzig 28./12. til Ghent.

**Æra.** Erindring, Nielsen, ank. Ghent 27./12.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Røtha, Hansen, ank. Nakskov 22./12. — Yrsa,  
Sorensen, ank. Karrebaksminde 22./12. — Ring Andersen,  
Hansen, ank. Gilleleje 22./12. — Minerva, Fuglsang, ank. Har-  
wich 22./12. — Carl, Clemmensen, ank. Trelleborg 22./12. —  
Philip, Christensen, ank. Nakskov 21./12. — Acti, Mourit-  
zen, ank. Portland 22./12. — Brødrene, Nielsen, ank. Ruds-  
kjøbing 23./12. — Mine, Jørgensen, ank. Kings Lynn 23./12. — Lau-  
ra, Christensen, ank. Antwerpen 23./12. — Guldborg, Jensen,  
ank. Ruds-kjøbing 23./12. — Capella, Hansen, ank. Hull 23./12.  
— Ellen, Andersen, ank. Svendborg 23./12. — Marie, Ander-  
sen, ank. Stettin 22./12. — Martin, Wilde, ank. Göteborg 23./12.  
— Willemoes, Eriksen, ank. Odense 27./12. — Ane, Jørgen-  
sen, ank. Kings Lynn 24./12. — Hans Ditlev, Jensen, ank. Kjø-  
benhavn 24./12. — Iris, Hansen, ank. Isle of Wight 26./12. —  
I. M. Nielsen, Petersen, ank. Bogense 27./12. — Kristian,  
Jørgensen, ank. Harburg 26./12. — Helge, Nielsen, ank. Bo-  
gense 27./12. — Sophie, Mikkelsen, ank. Porsgrund 25./12.  
— Delos, Andersen, ank. Göteborg 25./12. — R. P. Petersen,  
Andersen, ank. Dysart 25./12. — Norden, Andreasen, ank. Ips-  
wich 23./12. — Alma, Hansen, ank. Wemyss 23./12. — Emi-  
lie, Rasmussen, ank. Newcastle 24./12. — Bolona, Nielsen, ank.  
Dover 24./12. — Danmark, Huusfeldt, ank. Mistly 27./12. —  
Apollo, Nielsen, ank. San Waast 27./12.

**Æra.** Albertha, Kromann, ank. Kings Lynn 27./12. —  
Rota, Olsen, ank. Port of Spain 27./12. — Nauta, Stærke, afg.  
Oporto 27./12. til Cadix. — H. C. Grube, Svane, pass. Deal 27./12.  
vestg. — Vera, Thjellesen, ank. Bogense 27./12. — Vega, Han-  
sen, ank. Harwich 27./12. — Amor, Hansen, ank. Great Yarmouth  
27./12. — Danmark, Nielsen, ank. Porsgrund 28./12. — Svip,  
Jensen, ank. Rügenwalde 28./12. — Æra, Christensen, ank. Dover  
28./13. — Johanne, Hansen, ank. Sleimünde 28./12. — Freden,  
Christensen, ank. Shoreham 28./12. — Mariana, Petersen, ank.  
Aarhus 28./12. — Valborg, Olsen, ank. Kristiansand 29./12.  
— Hermod, Dreimann, ank. Wemyss 28./12. — Ellen, Lau-  
ritzen, ank. Svendborg 29./12. — Kodan, Hansen, pass. Dover  
27./12. p. R. t. Coruna. — Sejerskransen, Friis, ank. Tons-  
berg 29./12. — Vigilant, Jacobsen, ank. Leith 30./12. —  
Jenny, Svane, er ank. Liverpool.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. Januar 1912. — Tyske Soretsdomme. —  
En Hensigtning. — Veiroversigt over Nordatlantehavet for Januar  
Manned. — Frugtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og  
Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende.

## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

»Efterretninger for Søfarende« meddeles i følgende Rækkefølge:

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

#### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille-Bælt. (Danske Farvande undtaget. Sverig fra Kullen Fyr, ekskl. inkl.)

II. Kattegat og Skagerak. (Danske Farvande undtaget. Sverig fra Kullen Fyr, ekskl.; Norge til Lindenas Fyr, inkl.)

III. Norge til Lindenas Fyr, inkl. (Danske Farvande undtaget. Norge fra Lindenas Fyr, ekskl.; Rusland Ø. efter til 45° Ø. Lgd.; Frankrig til Calais, inkl. England fra South Foreland Fyr, inkl.; Skotland til Duncansby Head, inkl.; Ørken Øerne fra Brough Ness, inkl. til N. Ronaldsav, inkl.; Fuir Isle; Shetlands Øerne fra Sumburgh Head, inkl. til Muckle Flugga, inkl.)

IV. Kanal, V.-Kyst af England og Skotland, Irland. (Frankrig fra Calais, ekskl. til Le Four Fyr, inkl.; Isle d'Oréssant; England fra South Foreland Fyr, ekskl.; Channel Islands; Skotland til Duncansby Head, ekskl. Ørken Øerne fra Brough Ness, ekskl., til N. Ronaldsav, ekskl.; Shetlands Øerne fra Sumburgh Head, ekskl.; til Muckle Flugga ekskl.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst. (Frankrig fra Le Four Fyr, ekskl.; Spanien til Kap Trafalgar, inkl.; Afrika fra Kap Spatol, inkl., til Kap Agulhas, inkl.; Amerika fra e. 55° N. Br. til Kap Canveral, inkl.)

VI. Vestindien, Meksikanske Bugt, Karibiske Hav. (N.-Amerika fra Kap Canveral, ekskl.; alle Øer undtagen den dansk-vestindiske; S.-Amerika til engelsk Guyana, ekskl.)

VII. S.-Amerikas Ø.- og V.-Kyst. (Ø.-Kysten fra engelsk Guyana, inkl. Af V.-Kysten medtages foruden hele S.-Amerika, Kysten N. efter til Meksiko, ekskl.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. (Spanien fra Kap Trafalgar, ekskl.; Afrika til Kap Spatol, ekskl.)

IX. Den N.-lige Del af Indiske-Ocean og Afrikas Ø.-Kyst. (Afrika indtil Kap Agulhas, ekskl.; Asten, undtagen den persiske Havbugt, indtil Bolus Pynt, 103° 30' Ø. Lgd.; Øerne indtil Sumatra, ekskl.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan. (Asien fra Bolus Pynt, 103° 30' Ø. Lgd., indtil e. 50° N. Br. Af Øer medtages fra Sumatra, inkl. Ø. efter til Bali, inkl.; den V.-lige Del af Borneo fra Kap Salatan paa S.-Siden, inkl., indtil Kudat paa N.-Siden, inkl.; de japanske Øer; Sakhalin indtil e. 50° N. Br.)

#### A.

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

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

Hvorvel Skydningen er beordret indstillet under Fartøjers Passage, og der saaledes intet vil være at befrygte ved at passere det nævngældende Sted, henledes dog de Søfarendes Opmærksomhed paa det ønskelige i, at Skibe og Baade ikke opholder sig i længere Tid end højst nødvendig i den Del af Farvandet, der ligger i indtil 1½ Sm Afstand ud for Skydepladsen. Under Skydningen højes to Kurveløner enten paa begge de to paa Skruenten ved Skydebanerne anbragte Signalfæstinger eller paa den ene af dem. (Danske Lods, Side 377.)

grundet, paa 58° 30' 00" N. Br. 17° 00' 15" Ø. Lgd., ombygtes med en Stage. 12) Slægen ved Landskär N.-lige Grund, paa 58° 30' 04" N. Br. 17° 00' 08" Ø. Lgd., inddrages.

23. **Lystønder inddraget. Norrköping Skærgaard.** Lystønderne ved Rimö Flagggrund, 58° 25' 42" N. Br. 16° 47' 42" Ø. Lgd. og ved Aholmen, 58° 32' 38" N. Br. 16° 52' 50" Ø. Lgd., er inddraget for Vinteren.

24. **Forestaaende Forandring af Afmærkning. Nyköping.** Naar Sommerafmærkningen foretages i Foraaret 1912 finder følgende Forandringer Sted ved Afmærkningen af Indløbet til Nyköping: 1) Den sorte og hvide Tønde paa 58° 43' 15" N. Br. 17° 08' 03" Ø. Lgd. ombygtes med en sort Tønde. 2) Due d'Alben paa 58° 44' 36" N. Br. 17° 01' 47" Ø. Lgd. ombygtes med en Stage med Kost. 3) Due d'Alben paa 58° 44' 36" N. Br. 17° 01' 43" Ø. Lgd. ombygtes med en Stage.

25. **Fyrskibet »Almagrundet« ombygget med Reservefyrsbib. Østersøen.** Fyrskibet »Almagrundet« er ombygget med Reservefyrsbib Nr. 24, der har taarnlignende Fyrmast. Fyr og Taagesignal er uforandret. 59° 09' 05" N. Br. 18° 08' 06" Ø. Lgd.

26. **Forestaaende Inddragning af Fyrskibe. Bottniske Bugt.** Søafrent Vejrforholdene tilhinder det, ligger Fyrskibene »Grundkallen«, 60° 29' 57" N. Br. 18° 54' 25" Ø. Lgd., og »Västra Banken«, 60° 53' 48" N. Br. 17° 55' 10" Ø. Lgd., ude til den 31te Januar 1912 og Fyrskibet »Fingrundet«, 61° 01' 50" N. Br. 18° 31' 35" Ø. Lgd., til den 20de Januar 1912.

27. **Forestaaende Forandring af Somarker. Rödskallen SSV. Bottniske Bugt.** Ved Sommerafmærkningen i Foraaret 1912 faar: 1) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 2 Balloner ved Aabelsgrund, paa 65° 13' 22" N. Br. 22° 13' 15" Ø. Lgd., 3 Balloner og 2) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon ved Tärnaus Grund, paa 65° 06' 29" N. Br. 22° 08' 45" Ø. Lgd., 2 Balloner.

28. **Fyrskibet »Relandersgrund« inddraget. Bottniske Bugt, Finland.** Fyrskibet »Relandersgrund« er inddraget. 61° 06' 44" N. Br. 21° 06' 00" Ø. Lgd.

29. **Fyrskibet »Werkkomatala« inddraget. Finske Bugt.** Fyrskibet »Werkkomatala« er inddraget for Vinteren. 60° 16' 46" N. Br. 28° 46' 50" Ø. Lgd.

30. **Tønder udlagt. Oplysninger. Reval. Finske Bugt, Rusland.** Ved Reval er udlagt 4 hvide Spiritønder med sort, nedvendt Kost i henholdsvis 10, 9, 6, og 7 m Vand, paa Pladser, der er bestemt ved følgende Vinkler: Nr. 1: Brigitten Klosteruin—N.-lige Ka-tharinalnet Fyr 92° 11', N.-lige Katharinalnet Fyr—Sl. Olai Kirke 95° 31'; Nr. 2: mellem samme Punkter, henholdsvis 83° 58' og 106° 45'; Nr. 3: mellem samme Punkter, henholdsvis 77° 38' og 115° 03'; Nr. 4: Reval Rednings-Station—Brigitten Klosteruin 66° 23', Brigitten Klosteruin—N.-lige Katharinalnet Fyr 72° 52'. Rednings-Stationen: 59° 27' 05" N. Br. 24° 46' 24" Ø. Lgd.

Afmærkningen i Wulf Kanal retter sig efter de forhaanden værende Dybdeforhold; den kan derfor være uoverensstemmende med Kortets Angivelse.

Den mørke, S.-lige Vinkel i Nargö Fyr ligger mellem S. 25° Ø. og S. 25° V. 59° 36" N. Br. 24° 30' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

31. **Baaker gøres kendeligere. Ust-Dvinsky. Fyr tændt. Neur Mühlgraben. Riga.** Paa hver af Baakerne til Ust-Dvinsky (Dünammünde) Ledelyfimo højes et blaat Flag, naar Tønderne i Indløbet er inddraget om Vinteren. 57° 03' N. Br. 24° 01' Ø. Lgd.

Paa Kystbeskyttelsen ved Neur Mühlgraben er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 2 Sm. Dette Fyr og det røde Fyr paa Mühlgraben dæmper brenning, undtagen naar Vejrforholdene ikke tillader Tænding. Fyret paa Mühlgraben Dæmning: 57° 02' N. Br. 24° 07' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2392. Kjøbenhavn 1911.)

32. **Undervandsignals Karakter. Fyrskibet »Lysserort«.** Fyrskibet »Lysserort« giver følgende Undervandsignal med Klokke hver 17 Sek. To-Slag, Pause 10 Sek. 57° 38' 30" N. Br. 21° 35' 33" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1191. Kjøbenhavn 1911.)

33. **Fyr forandret. Eckeröfjärde. Tyskland.** Fyret ved Indløbet til Eckeröfjärde Havn er ombygget med et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 32° Ø. til N. 71° Ø.; rødt Lys derfra til S. 64° Ø.; grønt Lys derfra til S. 42° Ø.; hvidt Lys derfra til S. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde for hvidt Lys: 10 Sm. 13 m høj, graat Taarn, der staaar 12 m SØ. for det gamle Fyr. Linsapparat. 54° 28' 28" N. Br. 9° 50' 36" Ø. Lgd.

Det faste Fyr ved Eckeröfjärde, paa 54° 27' 19" N. Br. 9° 51' 05" Ø. Lgd., viser nu hvidt Lys fra N. 18° V. til N.; rødt Lys derfra til N. 12° Ø. (Positionerne svarer til danske Kort.) (Kort Nr. 157 og 243.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2395. Kjøbenhavn 1911.)

34. **Tønde ombygget. Süderholz. Flensborg Fjord.** Süderholz sorte Spidsstønde er nu ombygget med en hvid Spirlønde med S-lig Topbetegnelse, mærket »Süderholz S.« 54° 53' 04" N. Br. 9° 50' 31" Ø. Lgd. (I Følge danske Kort.) (Kort Nr. 117, 157, 160, 243 og 253.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2704. Kjøbenhavn 1911.)

2. **Sømarke forandret. Galgelange N. Trangisvaag, Sydara, Færøerne.** Vagreen med 1 nedadvendt Kost, som staar N. for Revet, der gaar ud i N. fra Galgelange, er forandret saaledes, at den nu har 2 nedadvendte Koste. 61° 32' (42") N. Br. 6° 47' (22") V. Lgd. (Kort Nr. 208 og 224. Færøske Lods, Side 31.)

3. **Frys Brændetid forandret. Thorshavn, Færøerne.** Den røde og den grønne Lantene ved Vestre-Vaag, Thorshavn, brænder fremtidig fra 20de Jult til 20de Maja. Vestre-Vaag: 62° 00' (20") N. Br. 6° 43' (40") V. Lgd. (Kort Nr. 208 og 224. Færøske Lods, Side 45. Fyr-Port. Nr. 568 og 569.)

## B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

4. **Forestaende Forandring af Klokketårne, Kullagunnarstorsgrunden, Sundet, Sverige.** Sammen med Ullægningen af Sommeralmærkingen i Foråret 1912 forsvares Klokketårnet ved Kullagunnarstorsgrunden med Slæge og 1 nedadvendt Kost. 56° 06' 15" N. Br. 12° 35' 59" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 270.)

5. **Forestaende Inddragning af Sømarke. Landstrøma, Sundet.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, vil følgende Sømarke ved Vestlerkløbet blive inddraget: 1) Vagreen med 2 opadvendte Koste, paa 55° 31' 48" N. Br. 12° 46' 53" Ø. Lgd. 2) Vagreen med 2 nedadvendte Koste, paa 55° 51' 32" N. Br. 12° 46' 53" Ø. Lgd. 3) Vagreen med 1 nedadvendt Kost, paa 55° 51' 19" N. Br. 12° 46' 27" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 284.)

6. **Fyrskibet »Kopparstemma«, 58° 35' 15" N. Br. 19° 09' 15" Ø. Lgd., ude til den 15de Januar 1912 og Fyrskibet »Svenske Bjørn«, 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd., til den 31te Januar 1912.**

7. **Forestaende Udlægning af Sømarke. Kullagrundet, Skæra S.-Kyst, Østersøen.** Samtidig med Ullægningen af Sommeralmærkingen i Foråret 1912 udlægges en Væger med 3 opadvendte Koste tæt N. for Fløjstønden ved Kullagrundet. 55° 19' 13" N. Br. 13° 16' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.)

8. **Forestaende Forandring af Almærkingen. Bløkingen, Østersøen.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, vil følgende Forandringer i Almærkingen ved Bløkingen Kyst finde Sted: 1) En Slæge med Kost udsættes paa 56° 07' 02" N. Br. 13° 46' 55" Ø. Lgd. 2) Slægen paa 56° 02' 50" N. Br. 15° 43' 42" Ø. Lgd. indtages. 3) En sort Væger med Ballon udlægges SØ. for Grunden Kammarbrinken, paa 56° 02' 18" N. Br. 15° 43' 29" Ø. Lgd. 4) Paa den røde Tonde ved Kungesholmen Fæstning, paa 56° 06' 35" N. Br. 15° 35' 00" Ø. Lgd., forandres Topbetegnelsen saaledes, at Ballonen kommer over den nedadvendte Kost. 5) Den sorte Tonde ved Kungesholm Fæstning, paa 56° 06' 35" N. Br. 15° 34' 50" Ø. Lgd., forsvares med 2 sorte Balloner. 6) En ind Væger med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon udlægges S. for Døglehåden, paa 56° 04' 18" N. Br. 15° 27' 57" Ø. Lgd. 7) En Slæge med Kost udlægges N.V. for Gulra Grundet, paa 56° 08' 52" N. Br. 14° 46' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

9. **Forestaende Forandring af Almærking. Kalmarsund.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, finder følgende Forandringer Sted i Kalmarsund. 1) Slægen ved Østra Brædgrund, paa 56° 44' 50" N. Br. 16° 29' 28" Ø. Lgd., indtages. 2) En sort Væger med 2 Balloner udlægges paa 56° 44' 41" N. Br. 16° 29' 29" Ø. Lgd., NØ. for en 4. m Grund. 3) En Slæge med Kost udlægges V. for Präsköten, paa 56° 39' 21" N. Br. 16° 22' 49" Ø. Lgd. 4) Slægen ved Södra Bostgrundet, paa 56° 38' 55" N. Br. 16° 22' 22" Ø. Lgd., ombyttes med en sort Væger med 1 Ballon. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2814. Kjøbenhavn 1911.)

10. **Forestaende Forandring af Almærking. Påskelavik, Kalmarsund.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, finder følgende Forandringer Sted i Påskelavik: 1) En Slæge med Kost udlægges paa 57° 11' 05" N. Br. 16° 30' 44" Ø. Lgd., SØ. for en 2 m Grund. 2) En Slæge udlægges paa 57° 10' 33" N. Br. 16° 29' 33" Ø. Lgd., N. for en 2 m Grund. 3) En Slæge udlægges paa 57° 10' 28" N. Br. 16° 29' 21" Ø. Lgd., N. for en 1. m Grund. 4) En Slæge med Kryds udlægges paa 57° 10' 50" N. Br. 16° 28' 19" Ø. Lgd., S. for en 3. m Grund. 5) En Slæge udlægges paa 57° 10' 54" N. Br. 16° 28' 17" Ø. Lgd., Ø. for en 1. m Grund. 6) Slægen paa 57° 10' 57" N. Br. 16° 28' 30" Ø. Lgd. indtages. 7) Slægen med Kost paa 57° 10' 53" N. Br. 16° 28' 23" Ø. Lgd. indtages. 8) Slægen med Kost paa 57° 10' 51" N. Br. 16° 28' 13" Ø. Lgd. indtages. 9) Slægen paa 57° 10' 50"

N. Br. 16° 28' 00" Ø. Lgd. indtages. 10) Slægen med Kost ved Søderfærdsgrunden flyttes fra 57° 09' 44" N. Br. 16° 31' 26" Ø. Lgd. til 57° 09' 35" N. Br. 16° 31' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2639. Kjøbenhavn 1911.)

11. **Fyr forandret. Fure, Kalmarsund.** Fure Fyr viser nu Et-Blink hver 3 Sek. Lyset er hvidt fra e. N. 43° Ø. til e. S. 77° Ø.; rødt derfra til e. S. 66° Ø.; hvidt derfra til e. S. 26° V.; rødt derfra til e. N. 45° Ø. Synsvidden: for hvidt Lys 13 Sm og for rødt Lys 9 Sm. 57° 17' 01" N. Br. 16° 37' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2565. Kjøbenhavn 1911.)

12. **Forestaende Forandring af Almærking. Ølands Södra Udde, Øland.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, forandres Slægen med Kryds ud for Ølands Södra Udde, paa 56° 10' 50" N. Br. 16° 23' 03" Ø. Lgd., til Slæge med Kost og flyttes til 56° 10' 50" N. Br. 16° 22' 48" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

13. **Løb uddybet og afmærket. Mörbylånga, Øland V.-Kyst.** Til Mörbylånga Havn er der gravet et 240 m langt og 3 m dybt Løb. Ved Løbets Ø-Side er udsat 2 Slæger med Kost, den ene ved Yderenden og den anden e. 60 m fra Havneindløbet. Ved Løbets V.-Side er udsat 2 Slæger, den ene ved Yderenden og den anden e. 60 m fra Havneindløbet. 56° 32' N. Br. 16° 23' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

14. **Forestaende Udlægning af Sømarke. Færøerne S., Gotland Ø.-Kyst.** Ved Sommeralmærkingen i Foråret 1912 udlægges S. for Færøerne: 1) En sort Væger med hvidt Bælte og 2 Balloner ved Södergrund, paa 57° 48' 15" N. Br. 19° 12' 00" Ø. Lgd. 2) En Slæge ved Rute Missløper, paa 57° 45' 45" N. Br. 19° 06' 00" Ø. Lgd. 3) En Slæge med Kost ved Rutegrund, paa 57° 44' 42" N. Br. 19° 06' 02" Ø. Lgd. 4) En sort Væger med hvidt Bælte og 1 Ballon ved samme Grund, paa 57° 44' 09" N. Br. 19° 07' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

15. **Forestaende Udlægning af Sømarke. Slette, Gotland Ø.-Kyst.** Ved Sommeralmærkingen i Foråret 1912 udlægges ved Slette: 1) En Slæge ved det N.-lige Rev fra Enholmen, paa 57° 42' 16" N. Br. 18° 49' 38" Ø. Lgd. 2) En Slæge ved Revet Ø. for Enholmen, paa 57° 41' 53" N. Br. 18° 50' 00" Ø. Lgd.

16. **Klokketårne inddraget. Britterna, Gotland Ø.** Britterna Klokketårne er inddraget og erstattet med en sort og hvid Slæge. 57° 27' N. Br. 19° 03' Ø. Lgd.

17. **Forestaende Forandring af Almærking. Ljungskär SV, Småland.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, indtages Slægen ved Hillekar Grund, paa 57° 30' 10" N. Br. 16° 46' 05" Ø. Lgd. 2) Slægen med Kost udlægges i Ångörsund, henholdsvis paa 57° 30' 22" N. Br. 16° 44' 36" Ø. Lgd. og 57° 30' 08" N. Br. 16° 44' 31" Ø. Lgd.

18. **Forestaende Forandring af Almærking. Gæsfjæld og Saltviken, Småland.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, indtages følgende Sømarke: 1) Slægen ved Störöggrundet, paa 57° 35' 50" N. Br. 16° 33' 15" Ø. Lgd. 2) Slægen med Kost ved Byggvergsgrunden, paa 57° 35' 46" N. Br. 16° 33' 03" Ø. Lgd. 3) Slægen ved Harrüssena Grundet, paa 57° 33' 52" N. Br. 16° 31' 56" Ø. Lgd.

19. **Forestaende Forandring af Almærking. Storlappan NV, Småland.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, finder følgende Forandringer Sted: 1) Den sorte Tonde ved Kullbådan Grund ombyttes med en sort Væger med Ballon. 57° 51' 40" N. Br. 16° 48' 43" Ø. Lgd. 2) Slægen med Kost ved Skækelgrunden, paa 57° 51' 25" N. Br. 16° 46' 42" Ø. Lgd., indtages.

20. **Forestaende Inddragning af Sømarke. Borupsten, Ståthåken, Östergötland, Skærgaard.** Ved Sommeralmærkingen i Foråret 1912 udlægges Slægen ved Borupsten ikke. 58° 27' 15" N. Br. 16° 32' 40" Ø. Lgd.

21. **Forestaende Inddragning af Sømarke. Tärnö Østskärsgrund, Aspö Fjæld.** Ved Sommeralmærkingen i Foråret 1912 udlægges Slægen ved Tärnö Østskärsgrund ikke. 58° 26' 46" N. Br. 16° 56' 20" Ø. Lgd.

22. **Forestaende Forandring af Almærking. Arktik, Norrköping Skærgaard.** Naar Sommeralmærkingen foretages i Foråret 1912, finder følgende Forandringer Sted i Almærkingen ved Arktik: 1) En Slæge udlægges N. for en 2 m Grund, paa 58° 27' 17" N. Br. 17° 02' 43" Ø. Lgd. 2) En Slæge med Kost udlægges V. for en 3. m Grund, paa 58° 27' 58" N. Br. 17° 02' 03" Ø. Lgd. 3) Slægen ved Gullbrottet NV-lige Grund, paa 58° 27' 59" N. Br. 17° 02' 12" Ø. Lgd., indtages. 4) Den sorte Væger med 1 Ballon og Gullbrottet SØ-lige Grund, paa 58° 27' 50" N. Br. 17° 02' 18" Ø. Lgd., indtages. 5) Slægen med Kost ved Stjornåtergrundet, paa 58° 28' 06" N. Br. 17° 02' 43" Ø. Lgd., indtages. 6) Slægen med Kost ved Södra Grundet, paa 58° 28' 04" N. Br. 17° 02' 32" Ø. Lgd., indtages. 7) Slægen med Kost ved Vitra Nygrund, paa 58° 27' 35" N. Br. 17° 02' 50" Ø. Lgd., indtages. 8) Slægen med Kost ved Væger med 2 Balloner ved samme Grund, paa 58° 28' 00" N. Br. 17° 03' 43" Ø. Lgd., indtages. 9) Den sorte kun 1 Ballon. 10) Den sorte Væger med 1 Ballon ved Intro Nygrund, paa 58° 28' 16" N. Br. 17° 03' 04" Ø. Lgd., ombyttes med en Slæge. 11) Slægen med Kryds ved Lundssunds-

II. Kattegat og Skagerrak.

- 35. **Forestaende Forandring af Afmærkning, Skelder-Vik, Sverig.** Naar Sommeraer-  
naerkningen foretages i Foraaret 1912, inddrages Slagen med Kost ved Grytgrundet: 56° 21'  
03" N. Br. 12° 41' 30" Ø. Lgd. Den sorte og røde Væger med Ballon ved Bergstrømsgrund,  
paa 56° 20' 02" N. Br. 12° 42' 17" Ø. Lgd., inddrages og en rød Væger med 1 nedadvendt  
Kost over 1 Ballon udlægges paa 56° 20' 25" N. Br. 12° 41' 20" Ø. Lgd., V. for en 5. i  
Grund. (Kort Nr. 156, 160, 187, 210 og 211.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1887.  
Kjøbenhavn 1911.)
- 36. **Væger udlagt, Falkenberg.** Den sorte Væger med Ballon er nu udlagt S. for Mellan-  
refvet, paa 56° 52' 45" N. Br. 12° 28' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 247.) (Se »Efterret-  
ninger for Søfarende« Nr. 2275. Kjøbenhavn 1911.)
- 37. **Grund fundet, Risø NNW, Halland.** En 2. i Grund er fundet NNW. for Risø, paa 57°  
31' 26" N. Br. 11° 52' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 211, 236 og 246.)
- 38. **Forestaende Udlægning af Sømærker, Bohuskysten.** Ved Sommeraermarkningen i For-  
aaret 1912 udlægges: 1) En Stage Ø for Slægrelådan, paa 58° 16' 18" N. Br. 11° 24'  
52" Ø. Lgd. 2) En Stage med Kost S. for Kalveusådan, paa 58° 17' 09" N. Br. 11° 23'  
22" Ø. Lgd. 3) En Stage med Kost S. for Håsbådan, paa 58° 19' 00" N. Br. 11° 20' 30"  
Ø. Lgd. 4) En Stage Ø. for 2. i Grund NØ for Kåfra, paa 58° 19' 53" N. Br. 11° 22'  
23" Ø. Lgd. 5) En Stage N. for 3. i Grund Ø. for Stalskar, paa 58° 21' 38" N. Br. 11° 20'  
35" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 39. **Vrag forgæves eftersøgt, Nordsøen.** Vraget, der var rapporteret paa 56° 38' N. Br. 7°  
11' Ø. Lgd., er forgæves eftersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2875. Kjøben-  
havn 1911.)
- 40. **Fyrskibet »Amrumbank« atter udlagt, Tyskland.** Fyrskibet »Amrumbank« er atter  
udlagt. Radifotelegraf- og Stormsignal-Stationen er igen i Virksomhed. Reservofyrskibet er  
inddraget. 54° 33' N. Br. 7° 53' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2586.  
Kjøbenhavn 1911.)
- 41. **Vrags Beliggenhed, Nordergründe, Elben.** Vraget af Damperen, der er sunket c.  
1½ Sm S. 33° V. fra Scharnhörn N-lige Tonde, ligger paa 53° 57' N. Br. 8° 12' Ø. Lgd.  
Mindste Dybde over Skroget er 4. m. Ved Lavvande rager en Laubon og en knækket Mast  
c. 2 m over Vandet. En grøn Vragtolde er udlagt ved Vraget. (Se »Efterretninger for Sø-  
farende« Nr. 2588. Kjøbenhavn 1911.)
- 42. **Vrag, Øvelgønne, Elben.** Lavteren »Minna Kielu« er sunket ud for Øvelgønne, c.  
150 m neden for den sort-røde Tonde ved Ø-Eden af Bönhasensund. Vraget ligger tværs over  
den sorte Tonderække og rager 50 m ud i Farvandet. Ved Vraget ligger Kraner og Bjerg-  
ningsfartøjer, der viser de sædvanlige Signaler. Da Bjergningsmateriellet kan blive nødt til  
at tjene sig paa Grund af Isgang før Vraget er optaget, indsejles allerede nu en rød Lysvinkel  
i hver af følgende 3 Fyr, nemlig i det hvide Blinkfyrt paa Vraget »Alhabase« mellem N. 71° V.  
og N. 60° V., i det hvide, faste Fyr ved Pagensand Landingssted mellem N. 4° Ø. og N. 56° Ø.  
og i det hvide, faste Fyr Ø. for Køhlfleth Munding mellem N. 73° Ø. og N. 81° Ø. »Minna Kielu«  
ligger i disse 3 røde Lysvinkler. Ud for Vragets Ender udlægges Bøjer, men man maa ikke  
støle paa deres Tilstedeværelse. Vraget: 53° 32' N. Br. 9° 54' Ø. Lgd.
- 43. **Mindre Dybde, Riffgat, Ems.** Paa Grund af Sandvandrings kan Lobet i Riffgat ved  
Lavvande kun befares af Skibe med 5. m Dybde. Riffgat Fløjtelonde: 53° 40' N. Br.  
6° 26' Ø. Lgd.
- 44. **Baake bibeholdes, Langeoog, Ostfriesische Øer.** Langeoog NØ-lige Baake er ikke  
mere beskudiget end, at den kan blive staaende, dog uden Topbetegnelse. 53° 45' N. Br. 7°  
29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2589. Kjøbenhavn 1911.)
- 45. **Fyrskibet »Schouwenbank« atter udlagt, Holland.** Fyrskibet »Schouwenbank« er atter  
udlagt paa Station og den midtertidige Lystonde inddraget. 51° 47' N. Br. 3° 27' Ø. Lgd.  
(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2628. Kjøbenhavn 1911.)
- 46. **Vrag borttaget, Hollandsch Diep.** Vraget, der har sunket i Farvandet fra Hollandsch  
Diep til Moerdijk, er borttaget og Aermærkningen inddraget. 51° 42' 34" N. Br. 3° 36' 36"  
Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2882. Kjøbenhavn 1911.)
- 47. **Grund tiltaget, Lys- og Klokkelaade flyttet, Hull Road Approach, River Humber,**  
England. Skitter Sand har skudt sig frem til Killingholme Lødefyltme mellem S. 31° V.  
og S. 80° V. fra Paull Kirke. Paa Kanten af Grunden findes 4. a 6. m Vand, hurtig af-  
tagende henimod Skitter Ness til L. m. Lys- og Klokkelaade Nr. 7 er flyttet 2. Kl S. 29° Ø.  
i og ligger nu 7. Kl S. 58° V. fra Paull Kirke, der ligger paa 53° 43' N. Br. 0° 13'.  
V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2340. Kjøbenhavn 1911.)

del N.-lige og det mellemste Lob i den Ø-lige Adgang til Singapore Strait. Mellem Rumenia  
Shoals og North Patch er der fundet mange Grunde med 6. a 9. m Vand. Horsburgh Fyr:  
1° 20' N. Br. 104° 24' Ø. Lgd.

73. **Taagesignal forandret, Nohjima S.-Kyst, Japan.** Taagesignal gives  
nu ved Nohjima Zaki med Et-Knald hver 5 Min. 34° 54' N. Br. 139° 58' Ø. Lgd.  
74. **Forestaende Tanding af Fyr og Inddragning af Tonde, Goat-Rif, Banka NØ-Kyst.**  
Paa Goat-Rif skal tændes et Fyr. Den sorte Spidstønde med Ballon skal inddrages. Nærmere  
Meddelelse senere. 2° 12' S. Br. 106° 29' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

75 **Karantænebestemmelser.** Tunis. — Byen og Provinserne Livorno er erklæret kolerafri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: revider, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.

- Korts eller Bogs Nr.
- R 1267 England, (November 1911):
- R 1860 England, South Coast. — Approaches to Plymouth.
- R Africa, West Coast. — Cape St. Paul to Porto Novo.
- R 8b Red Sea. — Red Sea, sheet II.

- N 941 Côte Nord du Maroc, Algérie, Tunisie. Du cap Spartel à la  
frontière tripolitaine.
- + 801 Instructions nautiques. Maroc, Algérie, Tunisie (du cap Spartel à la frontière de la  
Tunisie et de la Tripolitaine).

48. Fyr slukket. Blyth. Det røde, faste Fyr paa Hovelet af den V-lige Havnemole ved Blyth er slukket, da Molehovet og Fyrtårnet er ødelagt. 53° 07' N. Br. 1° 29' V. Lgd.

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

49. Fyr forandret. St. Anthony Point, Falmouth, England. St. Anthony hvide, faste Forfyr er nu slukket og Bælyret er forandret til et rødt og hvidt Fyr med Br-forrnørkser hver 20 Sek., Lys 17 Sek., Mørke 3 Sek. 50° 08' 30" N. Br. 5° 01' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2291. Kjøbenhavn 1911.)

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

50. Tønder udlagt. Bajo Rodaira og Bajo Salgueiro. Ria de Vigo, Spanien. Ved Bajo Rodaira er udlagt sort Tonde Nr. 9 med Cylindere og ved Bajo Salgueiro er udlagt sort Tonde Nr. 7 med Cylindere; den almindelige Tonde, som tidligere har paa sistaevnte Sted, er indtaget. Ria de Vigo: 42° 13' N. Br. 8° 30' V. Lgd.

51. Fyr slukket. Iguela (Engui). Fransk V.-Afrika. Iguela Fyr er permanent slukket. 1° 57' S. Br. 3° 21' W. Lgd.

52. Fyr slukket. Riviere Nyanga. Fransk V.-Afrika. Nyanga Fyr er permanent slukket. 2° 59' S. Br. 10° 12' W. Lgd.

53. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 2030. Kbh. 1911. St. Geneviève Bay, Newfoundland V.-Kyst. Der er 8½ m og ikke 3½ m Vand paa Grundten, som ligger 1, Sm N. 80° V. fra Entry Island Top og S. 32° V. fra Current Island V.-Punt. Entry Island Top: 51° 08' N. Br. 56° 49' V. Lgd.

54. Inddragning af Klokketønde. Prince Edward Island N.-Kyst. Klokketønderne ved Prince Edward Island N.-Kyst kan uden Varsel blive indtaget hvert Aar efter den 1ste November. Prince Edward Island N.-Punt: 47° 05' N. Br. 63° 00' V. Lgd.

55. Fyr tændt. West Arichat, Madame Island, Nova Scotia. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Kegeringsværftet ved West Arichat. Fjannens Højde: 12 m. Synsvide: 6 Sm. Hvidt Fyrtøj. 45° 30' 57" N. Br. 61° 05' 14" V. Lgd.

56. Vrag afmærket. Bridgeport Harbor, Long Island Sound, Forenede Stater i Nord-Amerika. Vraget af Længeren »Sarah E. Easton« er sunket i Bridgeport Harbor. N. 55½° Ø. fra Pointfield Reef Fyr og N. 23° V. fra Bridgeport Harbor Fyr, som ligger paa 41° 09' 24" N. Br. 73° 10' 49" V. Lgd. En vandret strøbet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 11 Sek., Blink 3. Sek., Mørke 7. Sek. er udlagt i 6½ m Vand, 45 m SSV. for Vraget.

57. Fyr forandret. Fyrskibet »Scotland«, New York Lower Bay. Fyret paa Fyrskibet »Scotland« Fokkemst er forandret fra rødt til hvidt; i øvrigt uforandret. Det røde, faste Fyr, som var bestemt til at vises fra Stormasten, snarfont Blibklyret paa Fokkemasten kom i London, vises nu permanent. 40° 26' 39" N. Br. 73° 55' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2357. Kjøbenhavn 1911.)

58. Tønde udlagt. Horseshoe Shoal, Delaware River. Umtrent den 4de Januar 1912 udlægges Horseshoe Lower Stumpønde 35 i 7½ m Vand, ved en Grund tæt ved Midten af Løbet ved Horseshoe Shoal nære Ende. N. 90½° V. fra Horseshoe Range East Group Bagfyr og S. 86½° Ø. fra Horseshoe Range West Group Bagfyr, som ligger paa 39° 53' 00" N. Br. 75° 12' 32" V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

59. Fyr tændt. Southwest Pass, Mississippi River Entrance, Louisiana, Forenede Stater i Nord-Amerika. Et hvidt, fast Fyr er tændt c. 60 m fra Enden af det inderste Tveredige, som udgaar fra den V-lige Dæmning i Southwest Pass, S. 28½° V. fra Southwest Pass Fyr og N. 17° Ø. fra Southwest Pass East Jetty Fyr. Fyret danner sammen med Southwest Pass Fyr Ledelinie for Indløbet til Passet. 28° 56' 25" N. Br. 89° 24' 40" V. Lgd.

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

60. Fyr forandret. Cape Polonio, Rio de la Plata, Cape Polonio hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 12 Sek. Synsvide: 20 Sm. 34° 24' 00" S. Br. 53° 47' 45" V. Lgd.

61. Fyr forandret. Tombes Point, Concepcion Bay, Chile. I Slutningen af 1911 forandres Tombes Point hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr. 36° 36' 51" S. Br. 73° 06' 18" V. Lgd.

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

62. Fyr forandret. Tarragona, Spanien. Den 30de December 1911 forandres det grønne Fyr paa den V-lige Tvarmole i Tarragona Haven til et rødt Fyr og det røde Fyr paa den Ø-lige Parallel-Mole til et grønt Fyr. De grønne Ledelyr ved Indgangen af V.-Molten forandres til røde Fyr og det røde Fyr, der sammen med det nylig forandrede Fyr, som viser hvide Lys med Br-Fornørkser, danner den anden Ledelinie, forandres til et grønt Fyr. Havelyret: 41° 06' 02" N. Br. 1° 14' 23" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2727. Kjøbenhavn 1911.)

63. Nye Stormsignaler. Italien. Fra den 1ste Januar 1912 gives Stormsignaler ved de italienske Kyster saaledes:

1. En Kegle med Spidsen opad betyder Udsigt til Storm fra 4de Kvadrant.
2. To Kepler med Spidsen opad betyder Udsigt til Storm fra 1ste Kvadrant.
3. To Kepler med Spidsen nedad betyder Udsigt til Storm fra 2den Kvadrant.
4. En Kegle med Spidsen nedad betyder Udsigt til Storm fra 3de Kvadrant.
5. To Kepler med Spidsen fra hinanden betyder Udsigt til Storm.

Om Andten gives: Signal 1 og 2 (som hidtil) med 1 rødt Lys over 2 hvide Lys. Signal 3 og 4 (som hidtil) med 2 hvide Fyr over 1 rødt Fyr; Signal 5 (som hidtil) med hvidt, rødt og hvidt Lys lodret for hinanden.

64. Fyr tændt. Pra. Golfo di Genova. Paa Kysten ved Pra er tændt et rødt, fast Fyr (Lygte) N. 67½° V. fra Klippen Pria Poula og S. 40° V. fra Gambiasso Taarn. Man maa vogte sig for at forveksle dette Fyr med Pegli og Voltri røde Fyr. Et hvidt, elektrisk Lys kan hørnde i Nærheden af det røde Fyr ved Pra. Pegli Fyr: 44° 25' N. Br. 8° 50' Ø. Lgd.

65. Fyr atter normalt. Capo Testa, Sardinien N.-Kyst. Capo Testa Fyr brænder atter normalt. 41° 41' 36" N. Br. 9° 08' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2168. Kjøbenhavn 1911.)

66. Fyr forandret. Sale, Grosse, Bærrig-Ungarn. Det røde, faste Havnefyr ved Sale er forandret til et grønt, fast Fyr. Synsvide: 2 Sm. 43° 56' N. Br. 15° 10' Ø. Lgd.

67. Vrag borttaget. Ergasteria, Mandri-Channel, Grækenland. Vraget af Dampskibet »Solano« i Indløbet til Ergasteria Bugt, 4½ Km S. 85° Ø. fra Molons Ø-Linde er borttaget. 37° 42' N. Br. 24° 04' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1627. Kjøbenhavn 1909.)

68. Advarsel indskræpet. Smyrna, Lilleasien. Paa Given Fornuldbning indskræper de tyrkiske Myndigheder Advarsel med egenagtigt at komme i de Dele af Farvandet ved Smyrna, hvor Miner er udlagt. Det genkendes, at neutralt Skibe, der ikke redler sig efter de givne Anvisninger, selv maa høre følge af at udsætte sig for Almspenngninger og Beskydning. Haven: 38° 25' N. Br. 27° 08' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2483. Kjøbenhavn 1911.)

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

69. Baake ødelagt. Pinang, Malacca Stræde. Den hvide Baake Nr. 4, hvorfra vises grønt, fast Fyr, i det S-lige Farvand til Pinang er ødelagt. Paa en Galge paa Stedet vises et grønt Flag eller et grønt, midterlidigt Fyr. 5° 20' N. Br. 100° 21' Ø. Lgd.

#### X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

70. Radiotelegraf-Station oprettet. Ié Meulé, P. Welh, Sumatra N.-Kyst. Ved Ié Meulé Fyr paa P. Welh er oprettet en offentlig Radiotelegraf-Station med Dags- og Nat-tjeneste. Kaldningsnavn S. A. B. Fangenettet er fæstet til en 65 m høj Mast. 95° 20' Ø. Lgd.

71. Tyfoon-Ankerpladser mellem Honkong og Svtan. China. Clipper Road paa 29° 28' N. Br. 116° 57' Ø. Lgd. er en god Ankerplads, men kan kun søges i sigtbart Vejr og vil være farlig at benytte, naar man er i Næheden Tyfoon-Centret. Noget tilsvarende gælder om Svtan, Mellem Honkong og Svtan er der kun to Tyfoon-Ankerpladser, nemlig i Mits Bay, 22° 30' N. Br. 114° 20' Ø. Lgd., og i Bias Bay, 22° 45' N. Br. 114° 40' Ø. Lgd.

72. Grund fundet. Advarsel. Singapore Strait Ø-lige Adgang. Man advares mod at sejle hen over den Grund, som ligger c. 6 Sm N. fra Horsburgh Fyr paa Pedra Branca, mellem



# Howaldtswerke, Kiel.

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

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

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

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sejus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sejus“

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

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

## De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

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

# THE ANTWERP

## ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutldens fineste Mærke.

Kan faas overall. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af Taifuntrosserne

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreklædning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

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

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
Natsignaliseringslamper.

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

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

## Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
Carl Nielsen,  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

Dr. med. Goldschmidt.  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tlfgr.: „Hansens“  
**Steedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.  
Tlfgr.: „Hansens“  
Cronstadt

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

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.

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

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

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

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.  
Medlemmar paa alla Instansteplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgälfvareföreningen.  
Garantierar reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn  
Nybygning af Staal- og Træskibe:  
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene  
**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**  
Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

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

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

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning.  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses  
Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**„GIDEON“**  
Motoren for Benzln,  
Petroleum, Raaoile ell. Sugegas  
Rud. Kramper & Jørgensen  
Tlf.: Krampor Horsens. Telf. Nr. 42

**G. C. de Baerdemaecker**  
Skibsmægler og  
Speditør  
Gent, Belgien.

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

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 9. Januar 1912.

19. Aarg.



## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kjedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

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



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

**Uhre** Køb vort aner-  
kendte Solv Herre-  
uhr, mrk.: „Palle“  
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuphre.

**Forlang Katalog.**

**Palle Sørensens Eftf.**

Sølvfortet 4. Telf. Bbro 1515 y.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Etabl.  
1867.

**Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**

Etabl.  
1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de søfartske Foreningers Lokaler og hos Blankensløvers Eftf.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspk.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

Til Skibsbrug

anbefales

**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**

Depot

Havnegade 47. Telefon  
4980.

**Vilhelm A. Bang**

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. N 459

Repræsentant for

**Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe**  
**paa favorable Vilkaar**

**Skonnert  
købes.**

Danskbygget. Ladeævne 95  
å 100 Tons dw. Maa kunne  
sejle uden Ballast. Billet.  
mrkt.: „H 294“, med Oplysninger  
og billigste Pris m. m.  
modtager Bladets Kontor.

**Skib til Salg.**

Skonnert „Lilli“ af Aarhus  
er til Salg. 34 Netto-Tons.  
Laster 78 Tons dw. I god  
sejlbare Stand. For Tiden i  
Aarhus. Man bedes henvende  
sig til Skibsfører A. Olesen,  
Fiskergade 60, Aarhus.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

**Skib til Salg.**

Galcase „Familienshaab“,  
39,24 N.-T., 92 Tons dw. Nær-  
mere Oplysninger ved Skibs-  
fører K. Pedersen, Marstal.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: KONGELIGE SØASSURANCE. Telefon Nr. 124.  
Gammel Strand 34.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

**Remington,**  
eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade

**Sømandshøjskolen**  
i Svendborg.  
Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1911. Befarne — Begyndere —  
Kokke. 30 Kr. mdl.  
Nærmere ved  
Vilh. Rasch,  
Forstander.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
Skibsprovinthandling  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnbroen.  
Hortlig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“. **Telefon 7262.**

**Fraissinet's Varmlufts-Fejeapparat**  
Patent

for Røg- og Vandrørskedler.  
1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Løjektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens overste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra  
Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indøhavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 3901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

**I Aalborg Havn**  
findes nu  
**Reparationsværft**  
med tilhørende  
**4 Ophalingsbeddinger.**

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

**Kjøbenhavns Skipperforening**

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige  
Generalforsamling Torsdagen den 22. Februar d. A. Kl. 3  
Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17,  
hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

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

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif-  
telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-  
skaberne for 1911 ville ligge til Eftersyn paa Forenin-  
gens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 1/2—2 fra den  
1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse  
over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes  
paa Foreningens Kontor.

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

Kjøbenhavn, den 5. Januar 1912.

P. B. V.

**A. V. Knudsen.**

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning.

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 6. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om Lodsforholdene i Finland.
2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Udkast til Reglement om Skibsmandskabets Forplejning om Bord. Sagen udsattes.
3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Ansættelse af en ulønnet dansk Vicekonsul under Konsulatet i Genua. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
4. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Oprettelse af et Vicekonsulat i Rio Gallegos. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
5. Skrivelse fra Samme angaaende Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat i Wilmington N. C. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
6. Skrivelse fra Samme angaaende Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat i Greenock. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
7. Skrivelse fra Samme med Udkast til Forslag til Lov om Ændring i Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. henvistes til Behandling i et Udvalg.
8. Skrivelse fra Samme om Afskaffelse af de Zinktavler med Anvisning til Skibbrudnes Redning, der er foreskrevne i Lov om Tilsyn med Dampfartøjer, og deres Erstatning med Paptavler. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Repræsentationens Kontor er aabent alle Søndage fra Kl. 2½—4.

*Kjobenhavn, den 9. Januar 1912.*

Bekendtgørelse om Ophævelse af Justitsministeriets Bekendtgørelser om Sundhedsforanstaltninger overfor Odessa og Havne i Italien.

Justitsministeriets Bekendtgørelse af 6te Juli d. A. om Sundhedsforanstaltninger bl. a. overfor Odessa ophæves.

Endvidere ophæves Justitsministeriets Bekendtgørelse af 17de August d. A. om Sundhedsforanstaltninger overfor samtlige Havne i Italien og Tyrkiet med Ændringer af 9de September, 27de Oktober og 1ste December d. A., for saa vidt angaar Havnene i Italien.

A. Med Hensyn til Pest er herefter Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12te April d. A. §§ 13—15 og, for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, efter de paagældende Lagers Skøn Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3 og 6—9, § 17, § 18, jfr. § 16 Nr. 6—9 og §§ 20—22 i Kraft overfor:

- 1) Havnene i Ægypten,
- 2) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, og
- 3) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier.

B. Med Hensyn til Koleræ er herefter Bestemmelserne i den nævnte Lovs §§ 13—15 og, for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, efter de paagældende Lagers Skøn Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 5 og 7—9 og §§ 20—22 i Kraft overfor:

- 1) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet,
- 2) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier,
- 3) Byerne Konstantinopel og Saloniki, samt
- 4) Byen Tunis.

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft, hvilket herved bringes til almindeligt Kundskab. Justitsministeriet, den 20de December 1911.

Fra Kalamata skriver en Skibsfører den 28. Dec. 1911 til os:

Fiskelast til Grækenland. Det er vist almindeligt kendt mellem Redere og Skibsførere, som er interesseret i Fiskefart, at Skibe, som lossere i Grækenland, ofte faar en Del Undervægt, og at Erstatning for denne Undervægt bliver paalagt Skibene. Jeg har selv lossat Fisk tre Gange tidligere i Grækenland, og den ene Gang lossede jeg med en Del Undervægt, hvorefter jeg med Rederiets Tilladelse gik ind paa at betale Halvdelen med 21 £. Af de Oplysninger, jeg da fik, syntes det ikke, som der fandtes nogen Vej uden om dette ubehagelige Forhold.

I Aar har jeg lossat i Kalamata og lossat 64 Quintal for lidt, for hvilket Modtagerne forlanger en Godtgørelse af 23/ pr. Quintal, hvilket de tilbageholder af Fragten og mener endda at behandle mig særlig human, da de, hvor Undervægten ikke er saa stor, ellers beregner 24/. En græsk Skibsfører, som kunde tale Engelsk, og som jeg klagede min Nød for, oplyste mig om, at for Laster, som blev lossat i Grækenland, og hvorpaa som Regel var Svind, fritog den græske Lov Skibene for Ansvar for Undervægt, naar denne ikke oversteg 2 pCt.; jeg henvendte mig derfor til én, mig anbefalet Sagfører, der bekræftede Rigtigheden af ovenfor anførte. Jeg nedlagde derfor Protest hos Modtageren af Lasten i Kalamata, Mr. Domeneghini (Agent for de Folk, Messrs. Crowe & Stevens i Patras, som havde købt Lasten), og forlangte min Fragt udbetalt for det Antal Quintal, jeg havde leveret, uden Fradrag for Undervægt. Hertil svarede Modtageren, at han godt vidste, at Loven gav 2 pCt. til Svind, men da det var almindeligt, at Fiskeskibene betalte Undervægten, kunde han ikke gaa ind paa mit Forlangende, han tilbageholdt derfor £ 80 af min Fragt, som jeg imidlertid haaber, det vil lykkes Nordisk Skibsrederforening at faa tilbage.

Sagføreren gjorde opmærksom paa, at en Klausul paaført Certepartiet omtrent saalydende: »I Tilfælde hvor Skibet lossere med Undervægt, skal denne opgøres i Følge det Lands Lov, hvor Skibet lossere« sikkert vilde fri Skibet for Ansvar for Undervægt af Fisk i Grækenland, naar den da ikke oversteg 2 pCt.

Skal Skibene fremdeles være ansvarlig for Undervægt paa Labradorfisk, saa maa Labradorfarten i Fremtiden nærmest anses for en tvivlsom Forretning at have med at gøre, og som Forholdene udvikler sig paa Labrador, vil Undervægten blive større i Fremtiden. Det er nemlig nu almindeligt, at Købmanden overgiver Skibet til anden Mand for Lastning og betaler denne 20 Cent pr. Quintal for at laste det: denne anden er det ligegyldigt, om Fisken er tør eller vaad, blot den er godt saltet. Han faar sine 20 Cent, hvad der for ham er Hovedsagen, og Skibene skal jo betale Undervægten, saa hans Købmand taber heller intet, og naar Fisken kommer i Markedet, ses der nærmest paa, at den er ren og godt saltet. Gor Skipperen Ophævelser over, at Fisken er for fugtig, ja saa faar han det almindelige Svar: »Vil du ikke have den, saa tager den anden Købmands Skib, som ligger paa samme Plads, den«. At dette er rigtigt, ved jeg af Erfaring og at nægte at tage en Baad Fisk i disse Aar, hvor Fisken paa Labrador er, eller rettere har været, saa knap, vilde vel nærmest være ensbetydende med, at Skibet maatte gaa til St. John for at komplettere Lasten, og hvad det betyder, er vist for godt kendt mellem de Redere, der er interesseret i Fiskefarten, til at det behøver at omtales.

Det hedder sig nok underliden, at man skal have god Vægt, men denne saakaldte gode Vægt kan kun faas, naar man har en gammel Vægt at veje paa. Paa en ny Vægt

faas den gode Vagt kun af Navn, eller ogsaa ved at bruge »tricks«, men skal man tvinges dertil, saa er Labradorfarten vist ikke værd at have med at gøre, den er saamænd langt fra behagelig i Forvejen med sin Is og Taage.

M. S. Mortensen,  
»Maagen«, Marstal.

Forlad ikke Broen! Om dette Emne skriver »Shipp. Gaz.« i en ledende Artikel følgende:

Dersom den vagthavende Officer paa et Skib forlader Dækket eller Skibets Kommandobro hvis det er et Dampskib, uden det er højest nødvendigt, er det et Brud paa hans Pligt, som ikke kan dømmes strengt nok. Eksempler paa Uefterrettelighed af denne Art kommer ikke desto mindre all for ofte for Dagens Lys, men da dette jo kun sker, naar der er hædet en Ulykke, maa man anlange, at der hersker en mere almindelig Sorgløshed i denne Henseende. Det kan derfor være rigtigt atter at henlede Opmærksomheden paa den absolute Pligt, den vagthavende Officer har til at blive paa sin Post, til han bliver afløst. I Begyndelsen af 1911 behandledes et saadant Tilfælde vedrørende »Alsterdamm« i Admiralitetsretten. I dette Tilfælde gik 1ste Styrmand, som havde Vagten, ned i Kahytten for at bestemme Skibets Position sammen med dets Fører — for at udføre andet Arbejde, naar det var hans Pligt at være paa Dækket, som Dommeren sagde ved Domsafsøgelsen — og hvor 3dje Styrmand, som aabenbart midlertidig skulde fungere som Dæksofficer, forlod Dækket, da han saa det Skibs Lanterner, som man straks efter kolliderede med, og gik ned i Kahytten for at melde Lanternen, idet han derved lod Dækket være ganske uden noget Tilsyn.

Ikke længe forud var der Tilfældet »Helene Lohden«, hvor 1ste Styrmand, som havde Vagt, forlod Broen for at melde Kaptajnen, at Vejret var blevet tykt. — Resultatet blev en Kollision.

Nu meddeles der fra Hamburg om et Soforhør for »Secamt« i Sagen »Pirna« og »Vestra«. Efter den Forklaring, som er aflagt, saa Sejlskibet »Pirna«, da det var i Kanalen, omtrent ud for St. Catharines Point en Dampers Topplanterne om Bagbord og derefter dens grønne Lanterne. Da Damperen nærmede sig hurtigt, afbrændte »Pirna« et Blaalyt, men Kollisionen fandt alligevel Sted. »Vestra«s Forklaring oplyser, at den vagthavende Officer dér om Bord havde forladt Broen i omtrent ti Minutter, og at han, da han kom tilbage, saa et Skibs røde Lanterne tæt ved Siden af »Vestra«s Styrbords Bov. Han gav nu Ordre til at lægge Røret Styrbord og hjalp Rørgængerer med at udføre Ordren, men i samme Øjeblik fandt Kollisionen Sted. Hvis denne Forklaring er rigtig, saa kan det ikke nægtes, at »Secamt«s Mening om Sagen er berettiget. Dommen siger nemlig, at Ulykken maa tilskrives den Omstændighed, at »Vestra«s 2den Styrmand, som havde Vagten, forlod Broen, og da han kom tilbage, saa han i sidste Øjeblik »Pirna«s røde Lanterne, saa sent at det var umuligt at undgaa en Kollision. 2den Styrmand har ved at forlade sin Post i saa lang Tid i et saa befærdet Farvand som Kanalen og uden at overdrage Vagten til nogen anden, vist en stor Ligegyldighed.

Denne Udtalelse kan sammenlignes med Dommerens Udtalelse i »Helene Lohden« Sagen: »Det er absolut utilgiveligt, at 1ste Styrmand i Stedet for selv at tage Røret og sende Rørgængerer ned for at se efter Kaptajnen, selv forlod Broen uden at overdrage Vagten til en anden.«

Det ses ikke, hvorfor »Vestra«s Styrmand forlod Broen, og der kan have været en Grund, som ikke er meddelt. Sagen gengives for at vise, hvilken Mening Retten har om en vagthavende Officer, som forlader Broen. Denne Mening synes, som det kunde ventes, at stemme overens med de retslige Anskuelser, som er kommet til Orde i England. En vagthavende Officers Pligt synes klar.

Hans Plads er paa hans Post paa Dækket eller paa Broen. Hvis han ønsker at give Meddelelser til Kaptajnen, skal han sende Bud og ikke gaa selv. Hvis det bliver nødvendigt for ham at forlade sin Post — og kun absolut Nødvendighed kan undskyldes at han gør dette — maa han overdrage Vagten til en passende og ansvarlig Afløser.

»Hamburger Fremdenblatt« som har gengivet ovenstaaende, føjer følgende Bemærkning til samme:

Det engelske Søfartsblad har fuldstændig Ret. Men det har ogsaa god Grund til at advare engelske Skibs-Officerer, da der er fremkommet utallige Klager over den ligegyldige Maade, paa hvilken Vagttjenesten bliver udført, i Særdeleshed paa engelske Trampdampere. Hvor ofte bliver disse ikke modt, uden at der ses andre paa Broen end Rørgængerer.

Farer ved Lastning i Königsberg. Sunkken Staaltraad vikler sig om Skibspopperne. Det norske Konsulat i Königsberg har i Følge »Norg. Sjøft.« indberettet følgende:

Fra Rusland og Königsbergs Opland kommer der nedad Pregel store Trælastflaader til Königsberg for at udskibes. Disse Flaader, som er sammenbundet med stærk Staaltraad, fortojes langs Siden af de lastende Dampskibe for saa at tages om Bord. Skønt det er forbudt, har man i Aarenes Løb simpelthen ladet den Staaltraad, som holder Flaaderne sammen, efterhaanden gaa til Bunds, saa det maa antages, at der paa flere af Lastepladserne for Trælast nedenfor Königsberg maa ligge store Mængder deraf paa Bunden.

Det norske Dampskib »Valhalla« af Kristiania, som ankom til Königsberg i Ballast den 2. November f. A. for at laste Props, har paa Grund af de nævnte Forhold været udsat for et meget alvorligt Uheld.

Da Dampskibet den 9. s. M. skulde afgaa, viste det sig, at Maskinen ikke vilde funktionere. I Følge den tilkaldte Dykkers Udsagn var baade Skruen og Akslen indviklet i et c. to Meter højt Lag af Staaltraad, som havde en Tykkelse af 5—8 mm. Da Dykkeren, efter over en Uges Arbejde erklærede ikke at kunne faa Skruen klar, maatte Dampskibet slæbes op til et derværende Værksted, hvor Lasten i Agterrummet maatte losses for at faa Skruen over Vandet.

Dampskibet kunde først afgaa fra Königsberg den 1. December.

I Følge Udtalelser fra Foreren af den Slæbebaad, som skulde assistere »Valhalla« ud af Havnen, har flere Dampskibe tidligere været udsat for lignende om end ikke saa alvorlige Uheld.

Forbedringer ved Port Saids Havn. Betydelige Forbedringer er, i Følge Meddelelser fra det britiske Vice-Konsulat i Port Said, blevet foretaget af Suez-Kanalselskabet ved dets Havneanlæg paa den asiatiske Side, hvor der er blevet uddybet et stort Basin for Kulskibe og et andet for Oljedampere, skriver »Shipp. Gaz.«. Det er Hensigten i de nærmeste Aar at flytte Selskabets Værksteder, som nu ligger ved Siden af Kontorerne, til den asiatiske Side lige overfor Fyrtaarnet. Paa samme Side vil der blive bygget Huse til Selskabets Arbejdere, og der vil til den Tid opstaa en lille By her. Dette Foretagende er meget kostbart og vil kræve betydelige Ydelser baade af Kapital og Arbejde. De forberedende Arbejder med Uddybning og Bygning af Kajmure er gaaet jævnt fremad i de sidste fem Aar. Desforuden bliver der uddybet et Basin paa den asiatiske Side bag ved den østlige Bølgebryder til Kanalselskabets talrige Slæbebaade, Mudder-

maskiner og andre Fartøjer, og den vestlige Bølgebryder skal forlænges 2,500 Meter fra dens nuværende Yderpunkt. Naar disse forskellige Arbejder er fuldført vil de danne en meget betydelig Forøgelse af Port Saids Havnebekvemmeligheder.

Ved Suez-Kanalselskabets Generalforsamling i Paris den 12. Juni f. A. blev Bestyrelsen bemyndiget til, hvis det behøvedes, at laane fire Millioner Pund Sterling til Udførelsen af disse og andre Arbejder til Kanalens Forbedring. Disse Udgifter skal fordeles over en længere Aarrække.

**Frankrig og Panama-Kanalen.** Den franske Koloniminister har foreslaaet at sende en særlig Kommission til de franske vestindiske Øer, for at trælle et Valg mellem Fort-de-France (Martinique) og Point-à-Pitre (Guadeloupe), som en Tillugtshavn i Anledning af den forestaaende Aabning af Panama-Kanalen, og for i det hele at fremme den franske Indflydelse i disse Egne af Jordkloden. I Følge »Dépêche Coloniale« byder Point-à-Pitre paa Guadeloupe de største Fordele som Tillugtshavn paa Grund af Havnens ydre Forhold og Bekvemmeligheder samt den Vanddybde, der findes til enhver Tid af Aaret. Som en yderligere Grund til at vælge denne Havn tjener, at de lokale Autoriteter foreslaar at ophæve Havne- og Lodsafgifterne.

**Amerikanske Kul og Panama-Kanalen.** Den engelske Minister i Panama meddeler, i Følge »Shipp. Gazet«, at der er et Projekt under Overvejelse mellem Bankmænd og visse Kulminer og Kulkompagnier i De Forenede Stater, der gaar ud paa at etablere Kulstationer med amerikanske Kul langs med den Rute, som skal passeres af de Dampere, som vil benytte Panama-Kanalen. Planens Ophavsmænd paastaar, at dersom amerikanske Kul bliver leveret billigere dér, end engelske Kul kan faas langs med Suez-Kanal Ruten, vil det være af afgørende Betydning for at trække de Dampere til Panama, som nu behøver samme Tid for at gøre Rejsen til visse Dele af Stillehavet gennem Suez-Kanalen. Planen fordrer en stor Kulstation ved Panama eller Colon, Tørdokker, Last- og Løsemaskiner m. m., samt Anlæg for Skibsreparationer paa forskellige Steder, til en samlet Bekostning af \$ 24,000,000 (c. £ 4,930,000).

En Havn fuldført paa Øen Dago. Board of Trade har modtaget en Indberetning fra den engelske Konsul i Riga, der giver et Uddrag af det russiske Blad »Pribaltuski Krai«, hvori det hedder:

Bygningen af Havnen Gellern paa Øen Dago er nu fuldent. Molen er blevet betydelig forlængel, saa Havnen nu vil kunne give tilstrækkeligt Læ for de Skibe, der søger den. Havnen selv og dens Indsejling er blevet opmudret, saa Vanddybden dér nu for Tiden er 14 Fod.

**Dødsfald.** Foreren af Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Tomske«, Kapt. Johan Christoffer Frederik Kruse er den 21. December f. A. afgaaet ved Døden i Antwerpen og begravet her den 3. Januar d. A.

Den Afdøde indtraadte i Selskabets Tjeneste i Juni 1888 som Fører af S/S »Jolantha« i Nord- og Østersofart, han førte derefter »Castor« i Nord-, Østersø- og Levantfart, »Leopold II« og »Xenia« i Nord-, Østersø-, Levant- og Amerikafart, samt »Louise«, »A. N. Hansen« og senest »Tomske« i Nord- og Østersøfart; det sidstnævnte Skib til-saa han under Bygningen.

Vi haaber senere at kunne bringe en Nekrolog og et Billede af Afdøde.

**Sø- og Handelsretsdøm.** Kjøbenhavn, 3. Januar. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitseres Bjergningsentreprise hos Forsikringsselskabet Danske Lloyd 30,000 Kr. med Renter for Bjergning af et Fundament til det ny Fyrtaarn ved Hals. Fundamentet sank under Transporten til Bestemmelsesstedet i August 1910.

**Den traadløse Telegrafstation ved Blaavandshuk.** Ministeriet og Telegrafdirektoratet forhandler i Følge »Riget« for Tiden om Aabning af den traadløse Telegrafstation ved Blaavandshuk for offentlig Korrespondance.

Thyborøn Lys- og Fløjtetønde er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Italien: Karantænen overfor Skibe fra Batavia er ophævet.

**Kollision i Havnen.** Dampskibet »Haardt« af Hamburg, som paa Flydedokken har faaet en betydelig Reparation efter et Havari i de danske Farvande, skulde den 7. ds. afsejle herfra. Da Skibet var i Færd med at vende i Havneløbet, bakkede det for stærkt over mod Havnegadekajen, og inden man kunde afværge Katastrofen, stødte Agterskibet i Følge »Natt.« mod Kajmuren, hvorved Roret og Agterdækket led en Del Skade. Ogsaa Kajmuren beskadigedes, dog kun i ringere Grad. »Haardt« maatte opsætte Afrejsen og atter gaa ind i Flydedokken, hvor den nu maa underkastes et Eftersyn.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 6. Januar.

Tyske Farvande.

Memel. Søen: isfri. Revieret Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Pillau. Søen: isfri. Havnen: løs Sjap- og Kvadderis.

**Hamburg — Sydamerika-Linien.** Hamburg, 6. Januar. (Ritz. Bur.) Bestyrelsen for Hamburg—Sydamerika-Linien har besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales et Udbytte af 10 pCt.

## Cirkulære Nr. 4 til samtlige ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd.

Under Henviisning til det den 30te August d. A. udsendte Cirkulære Nr. 2, blandt andet indeholdende en Fortegnelse over Ekspertes ved de af Ministeriet for Handel og Søfart anerkendte Klassifikationsselskaber, der af nærværende Ministerium ere udnævnte til at foretage saadanne Eftersyn paa danske Dampskibe og disses Ma-

skiner, som i Henhold til § 91 i Bekendtgørelse Nr. 47 af 24de Februar 1910 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. kunne udføres af saadanne Eksperter, meddeles herved, at Udnævnelsen af følgende Eksperter for Klassifikationsselskabet Germanischer Lloyd nemlig: H. Hygom af Aarhus, P. M. Degn af Esbjerg, C. Mygind af Frederikshavn, J. M. Dam af Nexø, O. M. Friis af Odense, Carl Falck af Rønne og I. Chr. Bang af Svendborg ere tilbagekaldte, og at der for Klassifikationsselskabet Bureau Veritas yderligere er meddelt nedennævnte Eksperter: K. H. Jespersen af Kjøbenhavn samt Philip D. Winstanley og J. Jennings Campbell, begge af London, Udnævnelse til at foretage de ommeldte Eftersyn.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 30. December 1911.

**O. B. Muus.**

*Emil Krogh.*

## Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 75/1911, afsagt den 8. November 1911. Dpsk. »Følsjø«s Rederi, Alf. Mønsen i Tønsberg, mod A/S. Den Ankerske Marmorforretnings Stenhuggerier.

Ved Certeparti af den 8. December 1910 befragtede de Indstævnte, A/S Den Ankerske Marmorforretnings Stenhuggerier, »Fjølso« til at sejle til Livorno, der indtage en Ladning af mindst 600 Tons Marmor og derefter rejse til Fauske pr. Bodo. Efter at Skibet havde indtaget den nævnte Ladning, afsejlede det og ankom i Februar d. A. til Fauske, hvor Lasten blev udlossen. Under Losningen blev Skibets Dampspil efter Ordre fra Kaptajnen benyttet til at skaffe Marmorblokkene frem til Lugerne, hvorfra de ved Kraner bragtes i Land. Da Losningen var tilendebragt, præsenterede Skibets Fører de Indstævnte en Regning paa Kr. 59.40 for Kul, brugt til Damp paa Skibets Donkeykedel, samt for Overarbejde, udført af Donkeymanden og Winchmanden. Denne Regning nægtede imidlertid de Indstævnte at betale, og Citanterne har derefter anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte dømt til at udrede det nævnte Beløb Kr. 59.40 med Renter deraf, indtil Betaling sker.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden.

Medens Citanterne har hævdet, at de Indstævntes Repræsentant i Fauske forlangte Damp paa Donkeykedlen og Brug af Spil samt Betjening af disse til at hive Lasten frem til Lugerne med, har de Indstævnte vel indrommet, at det mellem deres Repræsentant og Skibets Fører har været paa Tale, at det vilde fremme Losningen af de større Blokke, hvis Dampspillet blev benyttet til at trække dem frem til Lugerne, men de har bestemt benægtet, at det var i Henhold til nogen Rekvizition fra dem, naar der derefter blev sat Damp til Spillet, og naar dette toges i Brug til Hjælp ved Losningsarbejdet.

Ingen af Parterne har godtgjort Rigtigheden af sit Anbringende, men da det i Certepartiet er bestemt, at Ind- og Udladningen skal foretages for Befragternes Regning, maa Sagen afgøres derhen, at de Indstævnte tilpligtes at betale Citanterne de paagældende Omkostninger, mod hvis Størelse der ikke findes at kunne rejses nogen Indsigelse, med det indsøgte Beløb Kr. 59.40 tilligemed Renter deraf som paastaet.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde opheves.

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østasien, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret fra forrige Uge, nærmest Stilstand, idet der kun er sluttet ganske enkelte Laster fra Danmark og Østnorge; Tyskland er mat, og Vestsverig har kun ganske enkelte Trælaster pr. straks, som er uden Interesse.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret med nogle Kullaster til Danmark, Østnorge, Tyskland, franske og engelske Kanalhavne samt Claylaster, saa at der ikke mangler Laster for de Skibe, der er i Fart.

For senere Afskibninger af Trælaster fra Bottenhav udbydes flere Laster, men det er vanskeligt at komme til Forretning, idet Rederne stiller højere Fordringer.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har i den forløbne Uge ikke vist nogen livligere Tendens, og med den nu begyndende Frost er al Befragtning nærmest gaaet i staa; af Foraarsfragter er endnu ingen fremme, men der skal være solgt ikke saa faa Kornladninger fra Stralsund, Greifswald og Omegn, hvorimod de østligere Pladser som Colberg, Rügenwalde og Stolpemünde foreløbig kun har solgt meget lidt for Sejlere. Danmark har fra Provinserne, ud over enkelte Byglaster til Haderslev, næsten intet af Interesse, og fra Kjøbenhavn sluttedes Hvede til Trelleborg 15 Øre, Svendborg 15 Øre, samt Soyakager til Slesvig-Holsten 4 M.

## Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede Eksamenstermin 1911 indstilledes 7 Elever til den almindelige Styrmandseksamen. Til 2. Afdeling indstilledes 4 Elever i Navigation, Søret og Handelsvidenskab, Engelsk samt Geografi og Vejrlære. Til Søiteskipperproven 2 Elever. Alle indstillede bestod.

Rekord Rejse. Den franske Bark »General Faidherbe« har i Folge »Shipp. Gaz.« tilbagelagt den c. 7.000 Sm. lange Rejse fra Hobart, Tasmania, til Puget Sound i Løbet af 29 Dage. Den franske Sejler forlod London den 15. Juni og ankom til Hobart den 16. Oktober; det formenes, at den atter er afgaaet derfra den 17. Oktober. Den medgaaede Tid er lig den en Damper bruger under gunstige Forhold, men mindre end den, mange Fragtdampere bruger.

## Havarier og Forlis.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn, der var grundstødt paa Anholt Østrev er bragt flot, hvorefter det afsejlede til Kjøbenhavn, hvor Dykkerundersøgelsen konstaterede, at Skibet var tæt.

Gitra, Dpsk. af Bergen, kom den 3. ds. paa Rejsen til Aarhus med Foderstoffer paa Grund paa Svanegrunden, men kom ved egen Hjælp atter flot.

Johanne, Galease af Nykjøbing M., paa Rejse fra Maarup til Nakskov, er efter Grundstødning paa Samso indkommet til Nyborg med Tab af Kolen; maa reparere.

Snorre, Dpsk. af Bergen, der, paa Rejsen fra Norge til Stettin med en Ladning Godning, kom paa Grund paa Anholt, blev af Sviters bragt flot efter at have kastet c. 200 Tons af Ladningen over Bord. Skibet, der er ankommet hertil, har en Lækage i Maskinrummet.

Elsa, Dpsk. af Göteborg, der paa Rejsen fra Newcastle til Åhus i Sverig, kom paa Grund paa Anholt, blev af Sviters bragt flot, efter at c. 500 Tons af Ladningen var kastet over Bord; Skibet er ankommet hertil og undersøges af Dykker.



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schubert, afg. Genua 6./1. — Algarve, Borries, ank. Cardiff 5./1. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 1./1. — Anglo Danne, Tønnesen, ank. Bergen 6./1. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunckerque 1./1. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./12. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 4./1. hertil. — Arno, Fischer, afg. Lissabon 5./1. — Aurora, Gommessen, ank. Riga 1./1. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Reval 6./1. — Beira, Lange, ank. Lissabon 1./1. — C. F. Tietgen, Thomson, ank. hertil 13./12. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Riga 6./1. — Christian IX, Mikkelsen, afg. Königsberg 7./1. hertil. — Dagmar, Sørensen, afg. herfra 5./1. til Reval. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 7./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 29./12. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 8./1. — Heugest, Munk, afg. Riga 6./1. hertil. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 6./1. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 6./12. — Jolaniha, Rasmussen, afg. Riga 6./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 6./1. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 7./1. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 5./1. for London. — Kursk, Wieneke, afg. Algier 5./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, afg. London 8./1. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 30./12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Pera 6./1. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 7./1. — Moskø, Jon Jønsen, ank. hertil 3./1. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Antwerpen 31./12. — Nordjylland, Søborg, ank. Antwerpen 7./1. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 6./1. til Riga. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 6./1. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 6./1. — Pennsylvania, Lissner, pass. Duuncheud 6./1. hertil. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 6./1. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 5./1. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 5./1. — Saratov, ank. Libau 6./1. — Saxo, Müller, ank. hertil 6./1. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clausen Kaas, pass. Dartmouth 20./12. — Thyra, Dam, ank. hertil 7./1. — Tiber, Petersen, afg. Marseilles 6./1. — Tomsk, Wiberg, afg. herfra 6./1. til Antwerpen. — Tyr, Thaning, ank. hertil 7./1. — United States, Gottsche, ank. hertil 19./12. — Viking, Meyer, afg. Bergen 6./1. Syd paa.

**Vesterhavet.** Nexos, Basse, pass. Helsingør 6./1. for Karlskrona. — Norma, Madsen, ank. Manchester 6./1. — Nautik, Nielsen, afg. Rouen 5./1. til Swansea. — Hebe, Gregersen, ank. Hamburg 5./1. — Nordsoen, Mikkelsen, ank. Malaga 5./1. — Laura, Pedersen, afg. Llanelly 5./1. til Malmø. — Rigmor, Larsen, afg. Esbjerg 4./1. til Amsterdam. — Gerda, Iversen, afg. Abo 4./1. til Alicante. — Cito, Jepsen, afg. Blyth 4./1. til Neustadt. — Polly, Mathiasen, ank. Pasages 3./1.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Kjøbenhavn 5./1. til Blyth. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 3./1. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Rotterdam 26./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Londen 3./1. — Russ, Petersen, afg. Sabine Pass 28./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 6./1. til Methil. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Rottordam 5./1. til Newcastle. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 19./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallison, Christensen, ank. Rosario 19./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 18./12. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Pensacola 14./12. til Montevideo. — Nawa, Dahl, ank. Madeira 28./12.

**C. K. Hansen.** Aggersborg pass. Kjøbenhavn 1./1. — Amalienborg afg. Ghent 3./1. — Anna Mærsk afg. Libau 3./1. — Brattingsborg pass. Barbados 25./12. — Borglum ank. Antwerpen 26./12. — Chassie Mærsk ank. Bordeaux 3./1. — Dausborg ank. Genua 11./12. — Elsberg pass. Gibraltar 30./12. — Esrom ank. Tyne 2./1. — Flynderborg ank. Libau 1./1. — Fredensborg pass. Kjøbenhavn 1./1. — Frederiksborg pass. Sagres 30./12. — Guldberg ank. Sunderland 31./12. — Gurte ank. Genua 1./1. — Hammershus afg. Barry 14./12. — Harrildsborg ank. Garston 29./12. — Hundborg ank. Kjøbenhavn 22./12. — Høneborg afg. Blyth 31./12. — Jelling ank. Genua 23./12. — Jømsborg ank. Fairwater 2./1. — Jungshoved ank. Antwerpen 12./12. — Jægersborg ank. Brest 23./12. — Kallundborg afg. Blyth 29./12. — Kalo ank. Kjøbenhavn 31./12. — Klampenborg ank. Garston 24./12. — Kronborg ank. Genua 2./1. — Lejre afg. Neapel 2./1. — Lilleborg afg. Rufisque 3./1. — Marselisborg afg. Rio 2./1. — Næsborg afg. Helsingør 3./1. — Peter Mærsk afg. Grangemouth 27./12. — Raudelsborg ank. Valencia 2./1. — Rosenborg ank. Ghent 27./12. — Silkeborg ank. Pillau 29./12. — Skakkeborg pass. Portland 2./1. — Skanderborg ank. Bordeaux 27./12. — Skjoldborg afg. Barry 3./1. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 4./1. — Spigerborg ank. Rotterdam 29./12. — Stogelborg ank. Genua 2./1. — Stjerneborg afg. Castellano 1./1. — Søborg ank. Genua 2./1. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 1./1. — Tuborg ank. Savona 2./1. — Ulfsborg afg. Newport Mon 30./12. — Uranienborg ank. Huelva 28./12. — Visborg ank. Passages 2./1. — Vordingborg ank. Riga 3./1. — Ørkild pass. Dartmouth 29./12.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Bintang ank. Singapore 5./1. udg. — Samui ank. Penang 6./1. udg. — Bandon ank. Colombo 1./1. hjemg. — Pangan afg. Genua 3./1. udg. — Chumpon ank. Kjøbenhavn 3./1. — Arabien afg. Hull 5./1. hjemg. — Siam afg. Singapore 28./12. udg. — Kina pass. Gibraltar 30./12. udg. — Tranquebar pass. Vlissingen 4./1. udg. — Indien ank. Buenos Aires 1./1. udg. — Cathay afg. Port Pirie 6./1. hjemg.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Newcastle 2./1. — Freja, Nielsen, afg. Riga 6./1. — Vera, Thing, ank. Riga 2./1.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Salerno 5./1. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 3./1.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, N. Clausen, ank. Helsingør 6./1.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Skuttkær 5./1. — Svend, Schmidt, afg. Sundsvall 2./1. — Urania, Clausen, afg. Emden 2./1.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Esbjerg 7./1. — Holland, Poulsen, ank. Middelfart 2./1. — England, Andersen, ank. Nantes 4./1. — Rusland, Bennetsen, ank. Middelfart 4./1.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Königsberg 5./1. — Helene, Sørensen, ank. Aarhus 2./1. — Sjælland, Svarrer, ank. Libau 4./1. — Agnete, Dam, afg. Königsberg 7./1. — Hermia, Farup, ank. Grimsby 7./1. — Alice, Jørgensen, ank. West Hartlepool 6./1.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Stockholm 7./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Königsberg 5./1. — Valborg, Hansen, ank. Kiel 6./1. — Gunhild, Hansen, afg. Kjøbenhavn 6./1.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Middesbro 4./1.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Arzew 29./12. — Martha, Christensen, afg. Bordeaux 4./1. — Elna, Rathje, afg. Spezia 5./1. — Therese, Pedersen, ank. Swansea 31./12. — Harriet, Larsen, afg. Granton 6./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Tyuen 6./1. — Simone, Møller, afg. Marseille 4./1. — Jeanne, Olsen, afg. Sfax 27./12. — Vera, Larsen, ank. Oran 29./12. — Daisy, Lagesen, afg. Sfax 2./1. — Annine, Leth, ank. Gibraltar 29./12. — Kamma, Löffler, ank. Swansea 2./1.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. Riga 3./1. til Dundee. — London, Bom, afg. Kjøbenhavn 4./1. til Tyne Dock. — Paris, Hoegstedt, ank. Aarhus 2./1. — Bryssel, Kaas, afg. Riga 4./1. til Barry.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Ghent 28./12. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Riga 3./1. til Ghent. — Roma, v. Thun, ank. Kallundborg 2./1.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. Swansea 4./1. til St. Nazaire. — Nelly, J. B. Clausen, pass. Portland 3./1. for Helsingør. — Fanny, Eriksen, afg. Swansea 4./1. til Neapel. — Lilly, Duhn, ank. Torrevicja 5./1. — Alexy, Sørensen, ank. Sevilla 30./12. — Dagny, Degu, afg. Newcastle 5./1. til Almeria. — Mary, C. J. Clausen, ank. Ghent 3./1.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Königsberg 2./1. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Rostock 6./1. til Rottordam. — Skinfaxe, Faber, afg. Newcastle 6./1. til Kjøbenhavn.

**Æra.** Energi, Jensen, ank. Tyuen 1./1. — Enigheden, Jensen, ank. Grimsby 3./1.

### Sejlskibe.

**Æra.** Arken, Christensen, var 30./12. til Ankers ved Deal. — Majus Bay, Østermann, ank. Stavanger 31./12. — Valkyrien, Weber, er afg. Newport til Lissabon. — Høbe, Clausen, ank. Nyborg 1./1. — Hansigne, Boye, ank. Tønsberg 2./1. — Kathinka, Olsen, ank. Haderslev 31./12. — Fuglen, Smith, ank. Littlehampton 2./1. — Nathalia, pass. Dungeness 1./1. østg. — Hertha, Krull, ank. Gjedser 3./1. — Saga, Olsen, ank. Porto Cabello 2./1. — Alfa, Madsen, er ank. Arcaja. — Marthing, Friis, ank. Tønsberg 31./12. — Concordia, Madsen, ank. Lohals 3./1. — Laura, Jensen, ank. Gibraltar 4./1. — I. Koføed, Andersen, pass. Beahy Head 1./1. for Brest. — Debra, Rasmussen, ank. Dysart 3./1. — Harris, Thorsteinson, ank. Isigny 4./3. — Nauta, Stærke, ank. Cadiz 4./1. — Eos, Christensen, ank. Aahdog 5./1. — Maren, Albertsen, ank. Frederiksstad 4./1. — Hekla, pass. Dover 4./1. østg. — Ludvig Bramsen, pass. St. Catherine's Point 31./12. vestg. — Ofolia, Clausen, er beordret at losse i Valencia. — Arictis, Andersen, ank. Swinemünde 4./1. — Hermod, Dreimann, er afg. fra Wenyss til Skagen. — Proven, Schmidt, ank. Swansea 4./1. — Mary, Andersen, ank. Plymouth 4./1. — Nathalia pass. Flamborough Head 3./1. — Albertine, Madsen, ank. Nekso 3./1.

### INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 9. Januar 1912. — Cirkulære Nr. 4 til saatlige ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd. — Sø og Handelsretsdom. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn, Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, f.bv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
Natsignaliseringslamper.

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

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Alt Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**C. Ring Andersen**  
Joh. P. Brandts Eftf.  
SKIBSHANDEL  
Svendborg.

Dr. med. Goldschmidt.  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Træffer Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tlf.: „Hansenscon.“  
**Stevedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.  
Tlfgr. „Hansenscon.“  
Cronstadt

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristiansen.

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.  
**MARIAGER.**

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

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

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

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 70, Postadress: Sprängviken.  
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örneköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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

Jydsk Skibsekviperings  
og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

Overretssagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

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

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

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

— Husk —  
**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Seen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prislister sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses  
Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

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

Ekstra prima amerikansk  
**Bomuldsdug**  
faas billigst hos  
**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.  
Skriv efter Prøver og Priser.

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

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

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

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

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.  
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“

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

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Fredag den 12. Januar 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eæforhandler af  
 Otto Schwades Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Losseful og  
 Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Paint  
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla — Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbælter.



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

**Tekn. Maskinhandel.**

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

**A/s Randers Rebslaaeri**  
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**  
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
 i alle Dimensioner.



**Jærn- og Staalouge**  
 til Skibbrug og Elevatorer.  
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
 i Aarhus.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibabunde • • Leverandør til Flaaden • •	<b>A/s DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon <b>5601</b> • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	--	--

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

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

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

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

**De private Assurandører lim.**  
 i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer og Værdiløsringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.    Telegram-Adresse: Private.    Telefon Nr. 6 og 4106.

Telefon 297 og 1297.  
 Telegramadresse: Cseifert.  
  
**C. L. Seifert,**  
 Kgl. Hof-Guldtrækker.  
 St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.  
 Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

**DANSKE LLOYD,**  
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
 billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn:    Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“  
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 8177.

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.  
 Specialitet:  
**elegante Uniformshuer.**

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

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

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

## Skonnert købes.

Danskbygget. Ladeævne 95  
å 100 Tons dw. Maa kunne  
sejle uden Ballast. Billet,  
mrkt.: „H 294“, med Oplysnin-  
ger og billigste Pris m. m.  
modtager Bladets Kontor.

## Skib til Salg.

Jagt „Petra“ af Svendborg,  
der maaler 23,63 Brutto-Tons,  
18,48 Netto-Tons, laster død  
Vægt 850 Cnt.

H. P. Hansen,  
Vindeby, Svendborg.

## Skib til Salg.

Skonnert „Lilli“ af Aarhus  
er til Salg. 34 Netto-Tons.  
Laster 78 Tons dw. I god  
sejlbare Stand. For Tiden i  
Aarhus. Man bedes henvende  
sig til Skibsfører A. Olesen,  
Fiskergade 80, Aarhus.



## Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**



**Esbjerg**  
**Tovværks-Fabrik**  
Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-  
**Tovværk**  
til staaende og løbende  
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## Skib til Salg.

Galease „Familienshaab“,  
39,24 N.-T., 92 Tons dw. Nær-  
mere Oplysninger ved Skibs-  
fører K. Pedersen, Marstal.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske  
Farvande til rimelige Priser.  
Kraftige Bugsersbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

## Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Ma-  
skinskrivning Kursus 5 Kr.  
Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.

## Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet: Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
Kjøbenhavn K.

## Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver  
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Gammel Dansk Snaps“  
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“  
er appetitvækkende og  
tilpas stimulerende.

**Faas overalt!**  
R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den  
bedste!



## Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

## Ved Aarskiftet.

I en længere Aarrække, naar vi paa Tærsklen af et nyt Aar har kastet Blikket tilbage og set hen til, hvad det bragte Skibsfarten, var det gennemgaaende kun et trist Billede, der kom til Syne i hvert Fald for Trampskibenes Vedkommende, og det er derfor med saa meget større Glæde, at vi denne Gang giver os i Lag med vor Aarsoversigt, som 1911 i sin Helhed beredte Skibsfarten ikke saa lidt Glæde, navnlig de sidste fem å seks Maaneder.

Det var Synd at sige, at alt var Glæde, hvilket maaske ogsaa vilde være for meget forlangt, men Rederne havde dog den store Tilfredsstillelse fra omkring August Maaned at se Fragterne stige og stige næsten alle Vegne, og saavel store som smaa Skibe maa, naar de ikke har været forud bortfragtet, have tjent gode Penge. Aarsresultaterne vilde dog sikkert for de fleste Skibe stille sig endnu bedre, hvis ikke nogen bitter Malurt var bleven dryppet i Glædens Bæger, hvortil vi i første Række sigter til de evindelige Arbejderforstyrrelser, som er en Svøbe for al Handel og Industri og først og fremmest for Skibsfarten, hvor Ordet »time is money« gælder mere end i nogen anden Virksomhed.

Det er ubyre Summer, som er gaaet tabt for Skibsfarten ved Ophold paa Grund af Arbejdsforstyrrelser og Strejker, som det ferløbne Aar har været usædvanligt rigt paa, og tilmed paa mange forskellige Kanter. De største Tab blev utvivlsomt forvoldt af Strejkerne i England, som for et heldigvis dog kun kortere Tidsrum ganske lammede Handelen, idet der baade strejkedes af Jernbanefolk, Søfolk, Fyrbødere og Dokarbejdere, men desuden var Forholdene ogsaa en Overgang ret ondartede i Holland og Belgien, ja selv til Rusland bredte Vanskelighederne sig. Iøvrigt gik adskillige Havne i Tyskland, Frankrig, Italien og Spanien heller ikke fri for Havnestrejker, saa det vil ses, at der har været rigeligt med mørke Punkter, men i denne Forbindelse skal vi ikke undlade at minde om, at de Redere, som gennem deres Foreninger er Medlemmer af International Shipping Federation, der har sit Hovedsæde i London, har faaet ikke saa lidt udbetalt i Kompensationer for Tidstab af denne Institution, hvilket altid hjælper noget, selv om disse Kompensationer ikke dækker Redernes Tab fuldt ud, tildels fordi der kun gives Erstatning for Ophold i visse Lande, men i Forhold til den ringe Præmie, der maa erlægges til Federationen, er det god Assurance, og alle Redere, som har Skibe i udenrigs Fart, burde være Medlemmer.

Her i Danmark undgik Rederne heldigvis Vanskeligheder med Skibsmandskaberne, men der var et Par Gange truende Skyer paa Himlen. Det lykkedes Dansk Dampskibsrederi-Forenings Bestyrelse ved et dygtigt Arbejde allerede i Maj at afslutte en Overenskomst med Sømændenes og Fyrbødernes Organisationer, i Følge hvilken der gaves en mindre Lønforhøjelse og tilstodes nogle Begunstigelser med Hensyn til Arbejdstiden og Overarbejde. Herved sikredes der Skibsfarten en otteaarig Arbejdsfred med Hensyn til den menige Besætning, og da de fleste danske Tramprederier er Medlemmer af Rederiforeningen, og de øvrige sluttede sig til det ny Grundlag, havde vi herhjemme rolige Forhold i Skibene, medens Kampen rasede i England og flere andre Lande.

I August dukkede saa Maskinmestrene op med deres Krav paa en ret diktatorisk Maade gennem deres Forening, og det saa en Overgang tid, som om der skulde opstaa en alvorlig Konflikt. En saadan afværgedes dog til alt Held i den ellefte Time ved, at der blev firet noget fra begge Sider.

Tilbage stod Styrmandene, som endnu ikke havde faaet lagt paa deres Løn, og i Betragtning af de bedre

Tider for Skibsfarten og det forholdsvis beskedne Niveau, som Styrmandsgagerne var paa, gik næsten alle danske Redere frivilligt ind paa at tilstaa denne vigtige Gren af Skibsbesætningen en Lønforhøjelse, som traadte i Kraft straks. Da ogsaa Lønningerne ved Land til Arbejderne, der besorger Lastning og Losning, rundt om i Verden er sat i Vejret, og adskillige Skibsfornødenheder, Proviant etc. er steget yderligere i Pris, er det indlysende, at den daglige Drift koster mere end tidligere, hvorfor det er en tvingendende Nødvendighed, at Skibene nu maa have større Minimalfragter end hidtil for at kunne sejle Balance. I Øjeblikket er Fragterne jo saaledes, at der gennemgaaende er en god Margin for Fortjeneste, men naar den Tid kommer (forhaabentlig er den fjærn), da Fragterne gaar ned ad Bakke, kan Skibene ikke nøjes med de samme lave Rater, som de tidligere akkurat kunde klare sig med. Endvidere maa det i denne Forbindelse, hvor der tales om de ferøgede Driftsomkostninger, ogsaa erindres, at Medlemsbidrag til forskellige Foreninger, Beskyttelsesklubber etc., efterhaanden heller ikke bliver nogen uvæsentlig Post paa Budgettet, men det viser sig stadig tydeligere, at det er nødvendigt for Rederne at slutte sig sammen og paa enhver Maade søge at gardere sig mod alle de Overgreb og Forsøg derpaa, der fra forskellige Side iværksættes.

Medens disse Linier skrives, er der endnu ingen Regnskaber fremkommet for 1911, men det skal nok vise sig, at der gennemgaaende er tjent godt, og det er et yderligere Held for vor Skibsfart, at Damperne, ved de i Løbet af de sidste Aar foretagne Omplaceringer, nu er i Hænderne paa sunde Ledelser. Der har sikkert rundt omkring været mere eller mindre store Huller at stoppe, og der er ikke Tvivl om, at der af Resten af Fortjenesten vil blive foretaget betydelige Afskrivninger og knebet paa Dividenderne.

Aaret begyndte ret middelmaadigt, og det for den danske Skibsfart saa vigtige Virkefelt, Nord- og Østersøfarten, laa i de første seks Maaneder rent ud sagt daarligt. Kulfragterne til Østersøen var nede paa et trist Lavmaal (f. Eks. fra Østkysten 3/3 å 3/9 til Kjøbenhavn, 3/6 å 3/9 Swinemünde, 3/10½ å 4/3 Kiel for c. 2,000 Tons Baade, 3/6 å 4/ Kronstadt for »any size«), og Returfragterne fra Østersøen var kun faa og smaa, men i Juli begyndte Stigningen, og den faste opadgaaende Tendens varede Aaret ud. Desværre var Korneksporten fra Rusland kun forholdsvis ringe, men der var en Mængde Trælaster, baade fra Rusland, Finland og Sverig, og det stivede disse Fragter godt af, at der var en betydelig Efterspørgsel fra de tyske Østersøhavne for Korn, Træ, Sukker etc. Der var maaske knap saa mange store Baade i Østersøen, som der ellers har været de senere Aar, idet disse fandt nok saa lønnende Beskæftigelse i andre Markeder, af hvilke saa at sige alle beredte glædelige Overraskelser, alt efter som Aaret skred frem.

Vi skal ikke her komme nærmere ind paa de enkelte Markeder, da de vigtigste hver for sig bliver beskrevet i det efterfølgende, men der turde maaske være Anledning til at fremhæve Returnarkedet fra U. S., da dette ellers i en lang Aarrække næsten uden Afbrydelse har ligget meget sløjt. Der gjordes en meget livlig Forretning i Efteraarsmaanederne, og der var et stort Begær efter Tonnage til næsten al Slags Last, baade i Form af enkelte Rejse og paa Timecharter for kortere eller længere Tid. Paa sidstnævnte Basis erholdt store Baade indtil 7/6 pr. Ton Dødvægt, Levøring U. S., Tilbagelevering Evropa, ja endog op til 8/ betales i særlige Tilfælde for specielt gode Skibe. Der var en stor Bomuldshøst, og Befragterne næsten sloges om Tonnage. Samtidig begyndte der at blive mere Liv fra La

Plata for Afskibning i Begyndelsen af 1912, og en Række Dampere sluttedes til lønnende Rater i Forbindelse med gode Kulfragter udefter, men paa Grund af den sene Høst, er en Mængde Befragtere nu i Knibe, da de ikke kan skaffe Varer.

Østen udvikledt sig til at blive et godt Marked, da Købmændene, som en Følge af det gennemgaaende gode Begær fra Sortehavet, kun kunde faa Tonnage fra denne Side Suez-Kanalen ved at indrømme de af Redderne forlangte Rater.

Betragtet som en Helhed kan Aaret 1911, set fra et Rederistandpunkt, kun betegnes som godt, navnlig efter den lange Række af magre Aar, og bedre vilde det være bleven, hvis der ikke havde været saa mange triste Ophold rundt omkring paa Grund af Arbejdsvanskeligheder. Hvis der nu blot ikke sættes alt for megen ny Tonnage i Vandet, og Rederne vil disponere med Forsigtighed, er der ingen Tvivl om, at man med Fortrøstning kan se 1912 i Møde, thi Tonnagen er godt fordelt over hele Kloden, og Verdenshandelen er i stadig Udvikling.

Paa den politiske Himmel er der ingen Mangel paa mørke Skyer, og de sætter til Tider Liv i Skibsfarten, men en fredelig og støt Udvikling af Handelsamkvæmmet mellem Nationerne vil utvivlsomt være at foretrække. Den mellem Italien og Tyrkiet i Oktober udbrudte Krig om Herredømmet i Tripolis, bragte Kulfragterne til Middelhavet og særlig til Italien til at stige rask, saa at vi kom op til 10/9 à 11/ fra England til Vestitalien, men en »europæisk« Krig vil kun bringe Ulykker. Vi haaber nu, at vi om et Aar kan give 1912 et mindst lige saa godt Skudsmaal som det nys forløbne, og vil nu i det efterfølgende betragte de enkelte Markeder.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 12. Januar 1912.

Af Ændringsforslag til 2. Behandling af Forslag til Finanslov for Finansaaret 1912—1913 skal vi nævne følgende:

Tilskud til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed. Et Flertal af Finansudvalget (Udvalget undtagen Wulff) stiller Forslag om, at Summen, 4.000 Kr., nedsættes med 2.000 Kr.

Det kan med Sandhed siges, at dette Forslag kommer uventet og vil vække Harm og Beklagelse i alle søfartsinteresserede Kredse, idet det af disse vil blive opfattet som en uretfærdig Tilsidesættelse af Søfarterhvervets berettigede Krav. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er efterhaanden blevet et uundværligt Led til Fremme af en sund administrativ Udvikling af et af Landets store og vigtige Erhverv og til Varetagelse af de forskellige Grenes Interesser indenfor dette Erhverv. I Erkendelse heraf, blev Statstilskudet til Repræsentationen for et Par Aar siden forhøjet til 5.000 Kr. aarlig. En Nedsættelse som den nu foreslaaede vil i høj Grad hæmme Repræsentationens Virksomhed, hvorfor det maa haabes, at Folketinget ikke gennemfører dette Forslag.

Motorfyrskeib i Fanøbugten. Marineministeren har under 8. December 1911 tilskrevet Folketingets Finansudvalg saaledes:

Efter at Fyrskibene paa Stationerne »Graaby« og »Vyl« to Gange har sprængt deres Fortøjninger, sidst i Stormen den 5.—6. November 1911, til Trods for at Fortøjningerne efter den først stedfundne Sprængning i December 1909 var blevet betydeligt forstærket, og efter de endnu hyppigere stedfindende Fortøjningssprængninger i det i Nærheden beliggende tyske Fyrskib paa Amrum Bånke synes det, som om de to forannævnte danske Nord-

søstationer ikke med vort nuværende Skibsmateriel kan holdes under orkanagtig Storm af SV. og V. Da Besætningerne paa disse Skibe derfor ikke under alle Omstændigheder med Tryghed kan varetage deres Gerning, ligesom Materiellet er udsat for at odelægges ved Forlis, forekommer det Ministeriet, at der nødvendigvis bør gøres, hvad gøres kan for at skabe sikrere Forhold. De danske Fyrskibe er usædvanlig gode Søskeibe, saa længe de befinder sig paa Station, men de er ikke egnet til, naar Fortøjningen sprænges, at manøvrere for Sejl i stormende Kuling, væsentlig fordi Masten staar og nødvendigvis maa staa omtrent midt i Skibet. Disse Vanskeligheder vilde man med den Udvikling, Motorer til Skibsbrug nu har naaet, kunne komme over ved at anvende Motorfyrskeibe paa de mest udsatte Fyrskibsstationer i Nordsøen. Dels vilde man ved under Storme at holde Motoren i Gang kunne lette de voldsomme Stød i Fortøjningen, hvad der kan være medvirkende til, at Skibet i orkanagtigt Vejr i længere Tid end nu kan forblive paa sin Station, og dels vilde Skibet, hvis Fortøjningen sprænges, være fuldt manøvreedygtigt.

Et Skib af nærlig samme Type og Størrelse som vore almindelige Fyrskibe vil uden Vanskelighed kunne forsynes med en passende Motor, hvorimod en Dampmaskine vil kræve Bygningen af større Fyrskibe.

Efter det forefaldne maa Anskaffelsen af et Motorfyrskeib i nævnte Øjemed anses for en Nødvendighed, men da man ikke under den nuværende finansielle Situation ønsker at bebyrde Statskassen med en yderligere Udgift i den Anledning, anser man det for rettest samtidig med at søge den fornødne Bevilling til et saadant Fyrskib, at lade et tilsvarende Beløb udgaa af Forslaget til ekstraordinære Udgifter paa Fyrvæsnets Budgetforslag, og da man mener, at det under disse Omstændigheder kan forsvares, at udskyde den i øvrigt for Store Balts-Farten særdeles vigtige Udlægning af et Fyrskib paa Halskov Rev til et lidt senere Tidspunkt, foreslaas det at lade den paa Finanslovsforslaget for 1912—13 paa Fyrvæsnets ekstraordinære Konto hertil søgte Bevilling af 95.000 Kr. (1ste Udgift af et samlet Beløb paa 105.000 Kr.) udgaa, og i Stedet for den saaledes udgaaende Post foreslaas det, at samme Beløb opføres som 1ste Udgift af en samlet Bevilling paa 270.000 Kr. til et Motorfyrskeib til Brug i Fanøbugten.

Den samlede Udgift til Motorfyrskeibet fordeler sig saaledes:

Skrog med Tilbehør .....	135,000 Kr.
Fremdrivningsmotor med Skrue m. v. ....	90,000 —
Fortøjning, Ankere og Stopperer .....	14,000 —
Lanterne og Fyrapparat .....	16,000 —
Inventar, Værktøj og Fartøjer .....	10,000 —
Uforudsete Udg., Tilsyn og tekn. Assistance	5,000 —
I alt .....	270,000 Kr.

I Henhold hertil skal jeg tillade mig at foreslaa, at det under § 20 »Forskellige under Marineministeriet henlagte Institutioner« Konto 1. B. d. som 1ste Udgift opførte Beløb: Til et nyt Fyrskib til Udlægning ved Halskov Rev 95.000 Kr. anvendes som 1ste Udgift til et Motorfyrskeib til Brug i Fanøbugten.

Forslaget er tiltraadt af Finansudvalget.

Tyske Skibsfartliniers Dividender. »Das Schiff« skriver, at medens Dividendeudsigterne er yderst sørgelige for Flodskibsfarten i det svundne Aar, paa Grund af den lave Vandstand, saa kan de tyske Søfartsselskaber i den Henseende glæde sig ved gode Udsigter. Det formenes, at Hamburg-Amerika-Linien, efter at der nu ogsaa er opnaaet en Overenskomst paa flere Aar med Hensyn til den internationale

Skibsfart, er tilbøjelig til at udbetale én pCt. mere i Udbytte, nemlig 9 pCt. Dampskibsselskabet Kosmos venter at give 12 pCt., imod 10 sidste Aar. Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab giver rimeligvis ogsaa større Udbytte end sidste Aar (8 pCt.). I Tysk-Australsk-Dampskibsselskab anslaa man Udbyttet til 11 pCt. (imod 9). Bremer-Hansa-Linien vil sandsynligvis give 15 pCt. (imod 10) og Norddeutscher Lloyd anslaa man til 4 å 5 pCt.

Traadløs Telegrafi. Hamburg-Amerika Linien har modtaget Meddelelse fra Føreren af dens Dampers »Corcovado« om, at Skibet paa Rejsen fra Hamburg til Havanna endnu tretten Dage efter Afgangen har modtaget traadløse Meddelelser fra Stationen Norddeich, i en Afstand af 2,400 Sm. i Luftlinien. Denne Præstation betyder sikkert en ny Rekord i traadløs Telegrafi, skriver »Hansa«.

Den savnede engelske Dampers »Waratah«. Nogle Børn har paa Vestkysten af Ny-Zeeland fundet en helt bevokset Redningskrans, der rimeligvis stammer fra den engelske Dampers »Waratah«, som forsvandt med Mand og Mus for et Par Aar siden, da Navnet »Waratah« endnu kan ses paa den. Den nævnte Dampers blev sidst set Dagen efter at den havde forladt Durban paa Afrikas Østkyst.

Fra Dampskibsselskabet Thore (Thor E. Tulinius) har vi modtaget Fartplan mellem Kjøbenhavn, Færøerne og Island for Aaret 1912, hvoraf det fremgaar, at der er planlagte 32 Rejser i begge Retninger, tildels med Anløb af Leith og en enkelt Gang af Bergen.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 10. Januar.

#### Danske Farvande.

(Seneste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres.)

Thisted (9.). Vilsund og Feggesund: Tynd Fastis. Løgstør (8.). Løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe.

Mariager (8.). Fjorden: Drivis, for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Randers (9.). Fjorden: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Vejle (8.). Havnen: Tynd Fastis, for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Kolding (9.). Fjord og Havn: Tynd Fastis. Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Odense (9.). Fjord og Kanal: Tynd Fastis. Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Frederikssund (9.). Fjorden: Tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Præstø (8.). Fjorden: Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Bøgestrømmen (9.). Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe. Ved Stege: Vanskelig for Sejlskibe.

Skelskør (9.). Inderfjorden: Tynd Fastis.

Inddragne Lystønder: Topsand, Favrfeld og Sandodden.

#### Svenske Farvande.

Sundsvall. Søen: Isfri. Løbene: Drivis.

Hudiksvall: Søen: Isfri. Fjorden fra Tunaholm—Hudiksvall: Svær Fastis, Skibsfarten lukket.

Gefle. Svær Fastis, Rende holdes aaben med Isbryder.

Varberg: Havnen: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Strömstad. Idefjorden: Tynd Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

#### Tyske Farvande.

Memel. Søen: Isfri. Reviret: Til Schmelz Drivis, derfra svær Fastis, Rende holdes aaben med Isbryder.

Pillau. Søen: Isfri. Havnen: Tynd Fastis.

Neufahrwasser: Svær Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. Weichsel: Tynd Fastis.

Swinemünde. Søen: Løs Sjap- og Kvadderis. Strømmen Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Darsserort: Løs Sjap- og Kvadderis.

Warnemünde: Sø og Havn: Isfri. Warnow: Løs Sjap- og Kvadderis.

Inddragne Fyrskibe. Marineministeriet har modtaget Meddelelse om, at Fyrskibene »Woitzig« og »Ellsund Bock« under 8. ds. er inddraget fra deres Stationer.

Inddraget Lys- og Fløjtetønde. Marineministeriet meddeler: Lys- og Fløjtetønden »Jerg« er inddraget for Is og erstattet med Vintersømærket.

Sømærkerne. Marineministeriet meddeler: Thyborøn Lys-Fløjtetønde er atter tændt.

Skibsfarten paa Königsberg. Det danske Konsulat i Königsberg i Preussen telegraferer den 9. Januar til Kjøbenhavns Børs: Isbrydergebyr Königsberg—Pillau opkræves fra i Dag.

Skibsfarten paa Helsingfors. Det danske Generalkonsulat i Helsingfors telegraferer den 9. Januar til Kjøbenhavns Børs: Søfarten paa Kotka afsluttes sandsynligvis i disse Dage. Helsingfors Havn holdes endnu aaben af Isbryder.

## Fragtmarkedet.

Fastheden i de større hjemgaaende Markeder holder sig fuldtud, og navnlig ligger Østen særdeles godt med sligende Tendens pr. Februar Lastning. Ogsaa Sortehavel har efter Aarstiden fragtet ret livligt til fulde Rater, og fra U. S. er Begæret ogsaa vedvarende godt til nærmest uforandrede Rater. Derimod gøres der intet fra La Plata Distriktet grundet paa Oversvømmelser og forsinket Fremkomst af Hosten. Østersømarkedet er stille; men da Tonnage ogsaa er knap, er der ingen Nedgang i Raterne i Ugens Løb. Kulfragterne til Østersøen maa siges at være fastere, hvilket uden Tvivl tildels skyldes den indtraadte Kulde. Ad Middelhavet til er der ikke indtraadt nævneværdige Forandringer. For Kulfragternes Vedkommende synes der nu igen at dukke mørke Skyer op i Horisonten, da det nemlig forlyder, at en alvorlig Strejke

blandt Kulminearbejderne næppe vil kunne undgaas. Inden Strejken bliver til Virkelighed, har man imidlertid Lov til at haabe, at den dog vil blive afværget, men foreløbig arbejdes der under Højtryk med det Resultat, at Kulpriserne stiger og det er meget vanskeligt at skaffe Lastetorn. — Der sluttedes i de forskellige Markeder som følger:

**Østen.** Bønner fra Vladivostok sluttedes til 34/ Hull pr. Januar og til 32/6 til U. K., Kontinentet pr. Marts. For Sukker i Sække fra Java betaltes 29/9 til U. K., Kontinentet. 1/ ekstra franske Havne, pr. Januar. Birma betalte 27/6 O. C., 27/ Holland, 25/ Aleksandria, 26/3 Braila, pr. Januar—Februar—Marts. Kalkutta/U. K., Kontinentet 25/, option Barcelona 25/6, pr. Januar—Februar. Madras Kysten/Marseille 30/ pr. Januar. Bombay/U. K., Kontinentet 22/ (én) 22/6 à 23/ (to Havne), 23/ Dunkerque, d. w. Basis pr. Januar—Februar. Fra Kurra-chee sluttedes efter almindelig Skala til 19/ U. K., Kontinentet (udsøgt Havn) pr. Januar—Februar og til 18/10½ pr. Februar—Marts.

**Sørtehavet etc.** Nikolajeff/Marseille Fres. 13; Nikolajeff/Rotterdam 11/6 for Erts: Odessa/London. Hull eller Rotterdam 11/6. Weser 11/9. Haaburg 12/: Sulina; Rotterdam 11/, Antwerpen 11/3. Hamburg 11/6. N. C. 12/: Bulgarien/Antwerpen eller Rotterdam 11/ (én), 11/1½ (to Lastepladser); Kustendje/Rotterdam 10/3. Italien Fres. 11½. Alt for prompt Afskibning.

**Middelhavet etc.** Aleksandria betalte 10/ Hull. 10/6 London: La Goulette/Tyne, Middlesbro eller West Hartlepool 9/9; Garrucha/Stockton 8/: Algier/Newport River 5/6; Huelva/Rotterdam 6/3. Middlesbro 6/9. Norfolk og Baltimore 10/4½; Bilbao/Newport 5/1½, Cardiff 4/9. Middlesbro 5/9. Alt pr. Januar Afskibning.

**Nordamerika.** Kul Norfolk/Rio de Janeiro 20/6 pr. Januar: Petroleum New York/Saigon, Haiphong, Hongkong, Fouraine 24½ C., Filadelfia/Japan (én eller to Havne) 25½ C., pr. Februar—Marts; Wilmington/Liverpool eller Manchester 34/ Bomuld pr. Januar: Golfen/Danmark 16/ (én), 16/3 (to), 16/6 (tre Havne) pr. Januar: Golfen/Antwerpen eller Rotterdam 13/ U. K., Kontinentet 13/9, Genua 16/, pr. Januar—Februar. Golfen/Liverpool 43/9 Bomuld pr. Januar: Tommer fra Golfen til Grimsby og Hull 92/6 pr. Februar—Marts, Rio de Janeiro 142/6 pr. Januar.

**Sydamerika.** Buenos Aires eller La Plata/U. K., Kontinentet 15/ O. C., option Bahia Blanca 1/ mere, pr. Marts. Salpeter Havne/U. K., Kontinentet 24/3 pr. Januar; 23/ pr. Januar/Februar.

**Østersøen.** Fra Riga noteres: West Hartlepool 10/ for Sveller; Grimsby 26/6 D. B. B.; Dunkerque Fres. 19 Hør; Ghent Fres. 18 Hør; Amsterdam III. 13½ D. B. Fra Windau: Rotterdam 9¾ d. Havrebasis, Rmk. 15 pr. 2.000 Kilogram Oljekager; Cardiff 27/ D. B.; Grangemouth 22/ D. B.; Antwerpen Fres. 27—28 D. B. B. Libau noteres: London 10½ d. Havrebasis, 25/ D. B., 8/ Sveller; Newcastle 11¼ d. Havrebasis; Sunderland 25/ D. B., 42/ Kortprops.

**Kulfragterne.** Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Riga 5/4½ (1.600), Helsingborg 5/ (1.600), Aalborg 4/9 (1.800), Antwerpen 4/ (1.500), Lissabon 7/ (3.000), Neapel 10/4½ (3.000), Port Said 10/3 (2.600—6.000); Middlesbro/Odense 5/9 (1.050); Seaham/Ystad eller Karlshamn 5/6 (1.100); Firth of Forth/Haderslev 6/ (1.600). Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Oporto 9/ (800), Gibraltar 6/ (2.750), Algier Fres. 11 (1.850), Barcelona 10/3 (1.650), Marseille Fres. 12¾ (1.350), Genua eller Savona 10/9 (4.700), Venedig 11/7½ (5.500), Malta 9/ (2.600), Port Said 10/3 (4.300), Las Palmas eller Teneriffa 10/6 (3.000), Cap Verde 11/3 (3.000), Rosario 21/ (4.000), Santa Fe 22/3 (3.600).

## Fra Sø og Land.

**Krone Porter.** De forenede Bryggerier, har bragt en Double Crown Stout i Handelen, dog under det mere hjemligt klingende Navn Krone Porter.

Det ny Øl har taget den engelske Porter som Forbillede i Aroma og Fylde og derved søgt at imodekomme Publikums Smag for en meget kraftig og styrkende Ølsort af Portertypen, hvis Alkoholprocent ligger langt under Skattegrænsen.

## Havarier og Forlis.

**Meggie,** Dpsk. af Leith, er indbragt hertil efter Grundstodning ved Anholt. Skibet løsser og skal reparere her.

**Johan Siem,** Dpsk. af Kjøbenhavn, der grundstodte ved Anholt, har nu løst sin Kulladning ved Refshaleen og er indgaaet i Flydedokken for Reparation.

**Lerios,** norsk Dpsk., der grundstodte ved Dragør, er nu bragt flot af Svitzers, efter at en Del af Lasten var løst i Løgtore. Skibet er indkommet hertil.

**Haardt,** Dpsk. af Hamburg, der efter endt Reparation afsejlede herfra, kom ved Afgangen fra Flydedokken for langt over mod Havnegadekajen og kolliderede med denne, saa det atter maatte returnere til Flydedokken for at reparere en Rorskade, det herved paadrog sig.

**Katholm,** Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 9. ds. paa Grund i Nærheden af Hull; har Assistance.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleen sattes den 10. ds. en ny Damp, Vierfjeds Bygge Nr. 282, i Vandet.

Damperen, der fik Navnet »Polarlys«, bygges for Regning Det Bergenske Dampskibsselskab i Bergen og vil blive en hurtig sejlede moderne udstyret Passager- og Postdamp til Nordlandsfarten.

Hoveddimensionerne er: Længde 208' 6", Bredde 31' 6" og Dybde 21' 10"; Hestekraften 1.200 I. H. K.

Afsløbet foregik smukt og overværedes, foruden af enkelte Indbudne, af Rederiets Repræsentant og Medlemmer af Værftets Bestyrelse og Direktion.

Fragt- og Passagerdamperen »Bergelus« (Stabulnummer 135) bygget for Regning Det Forenede Dampskibsselskab, blev den 10. ds. sat i Vandet fra Heisingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survoye«, er 225' 0" langt i Hoveddækket, 35' 6" bredt og 23' 8" dybt fra øverste Dæk, det bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 I.H.K., og Kædlerne udstyres med Wilh. Schmidts Overhedere.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Fragtdamp til Stockholm.

Igenem Kjøbenhavns Skibs- og Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage følgende Skibe solgt:

Damperen »Marpessa«, 2.800 Tons dw., bygget i 1889 og hjemmehørende i Liverpool, til et Riga Rederi. Pris £ 7,500.

Skonnerten »Cito« hjemmehørende i Logstor, for Tiden beliggende i Hamburg, til Kapt. Hederstedt i Klintehamn.

Skonnerten »Lekna« hjemmehørende i Halmstad, 186 Reg.-Tons, til et Rederi i Ystad.

Den i Kjøbenhavn hjemmehørende Jagt »Ester«.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

**Det Forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schubert, afg. Livorno 9./1. — Algarve, Borries, afg. Cardiff 7./1. til Marseille. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 1./1. — Anglo Dane, Tomesen, ank. Trondhjem 9./1. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./12. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 4./1. hertil. — Arno, Fischer, pass. Portland 8./1. — Aurora, Gommosen, ank. Riga 1./1. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Reval 6./1. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 9./1. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 13./12. — Chr.

(Fortsattes Side 27.)



## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

76. **Lystønder ombyttet med Vintersmærker.** Grændyb, Norsøen. I Grændyb er følgende Lystønder ombyttet med Vintersmærker: 1) »Topsund«, 55° 30' N. Br. 8° 21' Ø. Lgd. 2) »Kovsfeld«, 55° 28' N. Br. 8° 24' Ø. Lgd. 3) »Sandoddene«, 55° 27' N. Br. 8° 25' Ø. Lgd.

77. »Kalleboer« Fyrskibs Beliggenhed. Kalleboer, Sundet. Naar »Kalleboer« Fyrskib udlygges i September 1912, vil det blive udlagt 545 m S. 5° Ø. fra dets tidligere Plads. Fyrskibet vil fremtidig blive udlagt paa den ny Plads, 55° 35' (29') N. Br. 12° 30' (42') Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182 og 216. Danske Lods, Side 309. Fyr-Port, Nr. 245.)

78. **Lodstøjtøj inddraget.** Nyord, Bogestrom. Smaalands-Farvandet. Lodstøjtøjet ved Nyord er inddraget for Is. Lodserne holder Vagt ved Bronsvig. Lodstøjtøjet vil ikke mere blive udlagt. Lodstøjtøjet: 55° 06' (17') N. Br. 12° 13' (10') Ø. Lgd. (Kort Nr. 112, 189, 157 og 160. Danske Lods, Side 573.)

### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

79. **Taaesignal forandret.** »Falterboref« Fyrskib, Sundet, Sverrig. »Falterboref« Fyrskib er atter udlagt og Reservelyrskib Nr. 28 er inddraget. Taaesignalet er forandret. Signalet giver To-Stød hver 1 Minut, Stød 2 Sek., Pause 6 Sek., Stød 2 Sek., Pause 50 Sek. 55° 17' 37" N. Br. 12° 47' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 156, 157, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 318.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1463. Kjøbenhavn 1911.)

80. **Forestaaende Forandring af Fyr.** Lægerholmen, Håndbukten. I 1912 skal Lægerholm Fyr forandres til at vise rød Blink fra N. 25° Ø. gennem Ø. til S. 79° Ø. I øvrigt uforandret. 55° 57' 55" N. Br. 14° 28' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

81. **Oplysninger om Fyrs Lysvinkler.** Furø, Kalmarsund. Furø Fyr viser hvidt Lys fra N. 41° Ø. til S. 79° Ø., rødt Lys fra S. 79° Ø. til S. 66° Ø., hvidt Lys fra S. 66° Ø. til S. 27° V., rødt Lys fra S. 27° V. til N. 41° Ø., 57° 17' 01" N. Br. 16° 37' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 11. Kjøbenhavn 1912.)

82. **Forestaaende Tænding af Fyr.** Mårbylånge, Øland. Folgende Fyr skal tændes ved Løbel fra Kalmarsund til Mårbylånge Havn:

1) Et Sæt rødt Ledelyr, der skal lede gennem det ydre Løb. Buglyret skal staa noget S. for Lodsmerket, Forlyret c. 340 m dertil fra Stranden. Fyrpæle med hvid Trekant, paa Bughaaken med Spidsen nedad, paa Forbaaken med Spidsen opad.

2) Et Sæt grønne Ledelyr, der skal lede gennem den 240 m lange, gravede Rende. Baglyret skal staa inde paa Mølen og Forlyret paa Enden af den N.-lige Havnemole. Ledelinien skal gaa midt imellem Sømærkerne ved Rendens Yderende.

Brændetid for alle Fyrene: 6te Juli—6te Juni. Mårbylånge Havn: 56° 32' N. Br. 16° 23' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

83. **Forestaaende Forandring af Fyr.** Grankubber. I Begyndelsen af 1912 skal Grankubben Fyr forandres fra at vise To-Blink hver 6 Sek. til at vise Et-Blink hver 1 Sek. 58° 47' 58" N. Br. 17° 45' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

84. **Forestaaende Forandring af Fyr.** Västra Lerskåret, Stockholm Skærgaard. I 1912 skal Västra Lerskåret Fyrs V.-lige hvide Lysvinkel begrænses af en rød og en grøn Lysvinkel, saaledes at man har den grønne Vinkel om Styrbord og den røde Vinkel om Bagbord, naar man staar ind mod Fyret. I øvrigt uforandret. 59° 44' 14" N. Br. 19° 14' 12" Ø. Lgd.

### III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

101. **Drivende Vrag.** »Wandelær« Fyrskib NØ. Nordøen. 4 Sm N. 34° Ø. fra »Wandelær« Fyrskib er observeret et drivende Vrag, formodentlig af et Fiskerfartøj, med 1 Mast 4 m og 1 knækket Mast 2 m over Vandet. 51° 25' N. Br. 3° 03' Ø. Lgd.

102. **Grund rapporteret.** Bjørø S. Nordflaenget. Norge. S. for Bjørø er der rapporteret at ligge en Grund c. 200 m NV. i V. fra Holmen Juledagen, der ligger paa 64° 33' N. Br. 10° 51' Ø. Lgd. Grunden vil blive undersøgt.

103. **Mindre Lybde, Nordklakken.** Tyrhaug, Trondhjemsløden. Paa Nordklakken 4, i Pulle, der er afmærket med en Sluge c. 1½ Sm Ø. t. S. ½ S. fra Tyrhaug Fyr er der kun 2 m Vand. Fyret: 63° 18' N. Br. 8° 14' Ø. Lgd.

104. **Grund rapporteret.** Højholm, Florø. En Dampet med 5 m i Dybenaende rapporteres at være grundstødt under Indsejlingen N. fra til Ankerpladsen ved Højholm c. 6 Sm S. for Florø. Grunden, der antages at ligge omirent midt mellem Ykso og Brimholmen, vil blive undersøgt. Brimholmen: 61° 30' N. Br. 5° 01' Ø. Lgd.

105. **Foresglystende inddraget.** Jæde, Tsvkland. Forsøgslystønden i Jæde er inddraget. 53° 39' 24" N. Br. 8° 07' 36" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2403. Kjøbenhavn 1911.)

106. **Fyrskibs Beliggenhed.** »Borkumriff« Fyrskib ligger paa 53° 46' 15" N. Br. 6° 04' 21" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

107. **Lystønder inddraget.** Buontjes, Zuidzee. Holland. I Buontjes er følgende Lystønder inddraget: 1) Sort, Nr. 1, 53° 06' N. Br. 5° 22' Ø. Lgd. 2) Rød, Nr. 6, 53° 05' N. Br. 5° 20' Ø. Lgd. 3) Sort, Nr. 9, 53° 03' N. Br. 5° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2467. Kjøbenhavn 1911.)

108. **Havnemole odelagt.** Midlertidige Fyr tændt Nieuwpoort, Belgien. Det V.-lige Havneholvet ved Nieuwpoort er odelagt. 2 Sæt hvide, faste Ledelyr er midlertidigt tændt. Det ene Sæt staaar paa Ø.-Møen og gear, holdt i N. 50° Ø. 5 m N. om det odelagte Havneholvet. Det andet Sæt staaar paa V.-Møen og gear, holdt i S. 64° Ø. 5 m Ø. om det odelagte Havneholvet. 51° 09' N. Br. 2° 43' Ø. Lgd.

109. **Vrag afmærket.** Manlin Fyr Ø. Thomsen, England. Sejlskibet »Venus« er sunket i 21 m Vand, 6, Km N. 85° Ø. fra Manlin Fyr. En grøn Vragrønde er udlagt 40 m NO. fra Vraget. Et Mærkeskib, der viser de foreskrevne Signaler, er udlagt ved Vraget. Mærkeskibet skal passeres paa den Side, hvorfra det viser 2 Lanterner eller 2 Balloner. Manlin Fyr: 51° 36' N. Br. 1° 04' Ø. Lgd.

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

110. **Grund fundet.** Cabo Prior, Spanien NV.-Kyst. Som Folge af at en Dampet var stødt paa en Hindring, 3 Sm N. 52° V. fra Priorino Fyr, er Farvandet undersøgt og følgende Stegrunde fundet: 1) Paa Cabaleira Grund, 33 m, 43° 26' 26" N. Br. 8° 22' 24" V. Lgd. 2) Paa Tarracidos Grund, a) 15 m, 43° 30' 41" N. Br. 8° 22' 21" V. Lgd., b) 16 m, 43° 30' 40" N. Br. 8° 21' 24" V. Lgd., c) 18 m, 43° 30' 43" N. Br. 8° 22' 48" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2896. Kjøbenhavn 1911.)

111. **Fyr forandret.** Castillo de la Palma, Ria de Ferrol, Spanien NV.-Kyst. Castillo de la Palma røde, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med 3 Formærker (En-Formærker og To-Formærker) hver 15 Sek., Lys 5, Sek., Mørke 1, Sek., Lys 1, Sek., Mørke 1, Sek. Synsvide: 9 Sm. I øvrigt uforandret. Fyret vises midlertidigt fra Balkonen paa Taarnet, medens selve Fyrapparatet forandres. 43° 27' 45" N. Br. 8° 16' 10" V. Lgd.

112. **Grund.** Corisco Bay Approach, Spansk V.-Afrika. 4, Sm V. fra Mosquito Point Fyr ligger en 5 m Grund. 1° 05' 36" N. Br. 9° 20' 55" Ø. Lgd. (eug. Kort Nr. 1356.)

113. **Fyr nedlagt.** Tønde ombyttet med Lystønde, Loanda Rev. Loanda, Portugisisk V.-Afrika. Dantas Rev. Loanda Rev, er permanent nedlagt. Den røde Kugletonde paa NØ. Kanuten af Loanda Rev er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 8° 45' S. Br. 13° 16' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1201. Kjøbenhavn 1911.)

114. **Fiskerfyr tændt.** Ragged Harbour, Trinity Bay, Newfoundland Ø.-Kyst. Ved Ragged Harbour er tændt 2 hvide, faste Ledelyr til Brug for Fiskerne. 48° 29' N. Br. 53° 05' V. Lgd.

115. **Fyr skal tændes.** Davis Island, Flati Islands, Newfoundland S.-Kyst. I Januar 1912 skal der tændes et hvidt Fyr med En-Formærker hver 5 Sek., Lys 2½ Sok., Mørke 2½ Sok., paa S-Siden af Davis Island. Flammens Højde: 20 m. Hvidt og rødt vandret stribe, 8 m højt Taarn. 47° 15' 20" N. Br. 54° 55' 00" V. Lgd.

116. **Fyr tændes.** Fortune Harbour, Newfoundland S.-Kyst. Paa Ø.-Pieren



ved Fortune Harbour er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 2½ Sek., Mørke 2½ Sek. Flammens Højde: 6 m. Hvidt Taarn. 47° 04' 30" N. Br. 55° 50' 00" V. Lgd.

117. **Taaesignal gives. Pointe Basse Wharf. Alright Island. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Canada.** Ved Pointe Basse Wharf gives nu Taaesignal med Taagehorn som Svar paa Dampers Taaesignal. Alright Island: 47° 27' N. Br. 61° 49' V. Lgd.

118. **Klokketårne udlagt. Pearl Reef. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence.** ½ Sm S. 3° Ø. fra Pearl Reef er udlagt en rød Klokketårne i 24 m Vand. 47° 19' 30" N. Br. 61° 35' 02" V. Lgd.

119. **Pynt forandret Navn. Langlois Pynt. River St. Lawrence. Langlais Point** hedder fremtidig Langlois Point. 46° 35' 00" N. Br. 71° 59' 31" V. Lgd.

120. **Fyr tændt. Ste. Adelaide de Pabos. Chaleur Bay. Ved Ste. Adelaide de Pabos er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 5 Sm. 48° 22' 41" N. Br. 64° 35' 02" V. Lgd.**

121. **Radioelegraf-Station paa Sable Island ligger paa 43° 56' 20" N. Br. 60° 01' 14" V. Lgd. hav. Radioelegraf-Station paa Sable Island ligger paa 43° 56' 20" N. Br. 60° 01' 14" V. Lgd.**

122. **Fyr forandret. Port Lorne. Bay of Fundy. Nova Scotia. Port Lorne hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 3 Sek. 44° 53' 53" N. Br. 65° 13' 56" V. Lgd.**

123. **Taaesignal skal forandres. Manana Island. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrent den 31te Januar 1912 forandres Taaesignalet ved Manana Island. Det vil da blive givet med Sirene, der giver Tre-Stød hver 1 Minut, Stød 3 Sek., Pause 8 Sek., Stød 3 Sek., Pause 8 Sek., Stød 3 Sek., Pause 35 Sek., Pause 35 Sek. Br. Taaesignalet i Uorden, vil der blive ringet med Klokke. 43° 45' 47" N. Br. 69° 19' 37" V. Lgd.

124. **Afmærkning forandres. Middle Bay. Casco Bay. Maine. Omtrent den 18de Januar 1912 indruges Serog Island Channel Tønde Nr. 9, 43° 50' 38" N. Br. 69° 58' 25" V. Lgd. og Crow Island sorte Baue nedlægges. 43° 51' 05" N. Br. 69° 58' 40" V. Lgd.**

125. **Vrag borttaget. Rockland Harbor. Maine. Vraget af Skonnerten "Eleanor Boynton", der laa sunket N. 88½° Ø. fra Rockland Høfgebryder Fyr er borttaget og Afmærkningen inddraget. Fyret: 44° 06' 15" N. Br. 69° 04' 41" V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2923. Kjøbenhavn 1911).**

126. **Hindring. Shoavelin Shoal. Fyrskib Ø. Nantucket Sound. Massachusetts. En Undervandshindring, sandsynligvis et Vrag, er rapporteret 2½ Sm S. 76½° Ø. fra Shoavelin Shoal. Fyrskib, der ligger paa 41° 32' 42" N. Br. 69° 59' 17" V. Lgd.**

127. **Ledsaaker opføres. Eagle Point. Delaware River. I den nærmeste Fremtid opføres Eagle Point Range Experimental Daymarks. Forbaaken, en hvid Pæl med 2 elliptiske Skiver paa Toppen, staaar S. 79½° Ø. fra Horseshoe West Group Bagfyr og S. 2½° Ø. fra højre Kant af Philadelphia City Hall. 39° 52' 35" N. Br. 75° 09' 30" V. Lgd. Bagbaaken, en hvid Pæl med 2 Trekanter paa Toppen, staaar 300 m S. 60° V. fra Forbaaken.**

128. **Tønder inddrages. Delaware Bay. De hvide Opmaalingsstønder, som var udlagt mellem 38° 40' N. Br. 74° 37' V. Lgd. og 37° 51' N. Br. 75° 00' V. Lgd., er inddraget. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2958. Kjøbenhavn 1911).**

129. **Fyrskib forandres. Winter-quarter Shoal. Virginia. Reservefyrskib Nr. 91 skal permanent ligge paa Winter-quarter Shoal. Omtrent den 1ste Februar 1912 vil Skroget og Masterne blive stramaalet, Skorsten og Taaesignal vil blive sort og Skibet vil faa en sort Tremmeballon paa Stortoppen. De øvrige Dagmærker bortlægges. Fyr- og Taaesignal vil blive uforandret. Stationstønden 45 W Q S vil blive stramaalet og mærket 91.**

130. **Fyr tændes. Hatteras Inlet. Pamlico Sound. North Carolina. Omtrent den 16de Januar 1912 tændes følgende Fyr:**  
 1) Shoal Point hvide, faste Fyr i 2 m Vand, N. 67° V. fra Durants Rednings-Station og N. 24½° Ø. fra Hatteras Inlet Redningsstation. Sort Baake. Flammens Højde: 5 m. 35° 14' 10" N. Br. 75° 44' 23" V. Lgd.  
 2) Cross Shoal røde, faste Fyr i 1.3 m Vand, henholdsvis N. 85° V. og N. 38½° Ø. fra samme Punkter. Rød Baake. Flammens Højde: 5 m. 35° 13' 05" N. Br. 75° 44' 10" V. Lgd.  
 3) Barney Slue hvide, faste Fyr i 2 m Vand, henholdsvis N. 84½° V. og N. 48½° V. fra samme Punkter. Sort Baake. Flammens Højde: 5 m. 35° 13' 05" N. Br. 75° 43' 45" V. Lgd.

131. **Ombygning af Tønde opsat. Charleston Harbor. South Carolina. Second North Side Tønde 4 vil foreløbig ikke blive ombygget med Lys- og Klokketønden. 32° 43' 24" N. Br. 79° 48' 38" V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2544. Kjøbenhavn 1911).**

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Jan. 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	109 1/4	109	109 1/4
Danmark	85 1/2	86	86 1/2
Norden	99 1/4	100	100 1/4
København	—	—	—
Carl	97	96 3/4	97 1/4
Dannebrog	96 3/4	96 3/4	97
Skjold	81	81	81 1/2
Urania	—	18	19
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	96	98
Heimdal	—	105 3/4	106
Østasiatisk	142 1/2	142	142 1/2
Østerøen	—	—	—
Nordseen	—	10	15
Gorm	97 1/4	97 1/4	97 1/2
Torm	—	100	100 1/2
Inga	—	—	—
Cimbria	87 1/2	86 1/2	87
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab	—	10	15
Forenede Bugser-Selskab	55	53	60
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	57 1/2	57 3/4	58
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort	—	93	95
3 1/2% uops. Stats.	—	96 1/4	97
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	90	92
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	91 3/4	96 3/4
4% — — — 2 Serie.	—	96	98
4% — — — 1.	—	89 1/2	91 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.	87 1/4	89
4% — — —	7.	88	90
3 1/2% Landkreditk.	3.	88	90
4% Østift. Kreditf.	9.	94 1/4	94 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	148 3/4	149
Privatbank	115 1/2	115 1/4	115 1/2
Landmandsbank	—	146	146 1/4
Handelsbank	145 3/4	146	146
Grundejerbank	20	20	20 1/4
Burm. & Wain	101 1/2	101 1/4	101 1/2
Helsingørs Jærnsak	—	88 3/4	89 1/4
Sukkerfabr.	270	270 1/4	270 1/2
Bryggeri Aktier	185 1/2	185 1/4	185 1/2

Vekselkurser d. 10. Januar 1912.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89 00	88 10
London	18 21	18 20
Paris	72 30	—
Amsterdam	151 15	—
Wien	75 60	—

Notering paa Berlins Børs d. 10 Januar 1912.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	92.00
3 1/2% — — — Boden Kredit	89.0
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	101.20
4% — — — 1890	95.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 92,000, „Danmark“ 74,000, „Norden“ 190,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 36,000, „Skjold“ 92,000, „Urania“ 34,000 Dampskib. af 1896 36,000, „Heimdal“ 12,000, „Gorm“ 78,000, „Neptun“ 10,000, „Dansk-russisk“ 310,000, „Østasiatisk“ 120,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 18. Ved Stranden.

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

- 132. Fyr tændt. Midlertidigt Fyr slukket. Gulfport Channel. Mississippi Sound. Mississippi. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Gulfport Channel hvide, faste Fyr Nr. 1 er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket. 30° 14' 59" N. Br. 88° 59' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2723. Kjøbenhavn 1911.)
- 133. Ledfyg skal tændes. Fort Bolivar. Galveston Bay. Texas.** Omtrent den 22de Januar 1912 tændes 2 Ledfyg ved Fort Bolivar. Forfyret er et ubevogtet, hvidt Lyngfyg, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Lyu 0.2 Sek., Morke 2. Sek. Flammens Højde: 9 m. Rød Fyrhækte i 3 m Vand. S. 89½° V. fra Bolivar Point Fyr og N. 26¾° V. fra Galveston Harbor Taaegselgnal-Station. Bagfyret er et ubevogtet, hvidt Fyr med Et-Formokkeler hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Morke 1 Sek. Flammens Højde: 14 m. Sort Fyrhækte i 3. m Vand. 460 m N. 50 V. fra Forbåken. Port Bolivar Ledohækte er nedlagt. 29° 22' N. Br. 94° 47' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2364. Kjøbenhavn 1911.)
- 134. Baaker skal opføres. Texas City Channel. Galveston Bay. Texas.** Ved Texas City Channel skal følgende Baaker opføres:
- 1) Banko 2, en rød, trekantet Banke i 4. m Vand paa N.-Siden af den første Strækning af den gravede Kanal, S. 79° V. fra Bolivar Point Fyr og N. 18° V. fra Galveston Dike West End Fyr.
  - 2) Cut A Ledohækte. Forbåken er en rød, trekantet Banke med rund Skive paa Toppen i 2. m Vand, V. for og i Forlængelsen af den første Strækning af den gravede Kanal, henholdsvis N. 87¾° V. og N. 6° V. fra samme Punkter. Bagbåken er en sort, firkantet Banke med Firkant paa Toppen i 2 m Vand, 510 m N. 64½° V. fra Forbåken.
  - 3) Cut B Outer Ledohækte. Forbåken er en rød, trekantet Banke med rund Skive paa Toppen i 4 m Vand, Ø. for og i Forlængelsen af den anden Strækning af den gravede Kanal, henholdsvis S. 88½° V. og N. 4½° Ø. fra samme Punkter. Bagbåken er en sort, firkantet Banke med Firkant paa Toppen i 2. m Vand, 510 m S. 74½° Ø. fra Forbåken.
  - 4) Banko 4, en rød, trekantet Banke i 2. m Vand, paa N.-Siden af den anden Strækning af den gravede Kanal, henholdsvis N. 85¾° V. og N. 18° V. fra samme Punkter. Bolivar Point Fyr: 29° 22' 05" N. Br. 94° 46' 00" V. Lgd.

## VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 135. Lystønder udlagt. Montevideo Bay og Archimedes Bank. Rio de la Plata.** 1) S. for Piedras Blancas er i 5. m Vand udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Blink, c. 18. Kbl S. 2° Ø. fra El Cerro Fyr. 34° 35' S. Br. 56° 15' V. Lgd.
- 2) Paa NV.-Siden af Archimedes Bank er i 8 m Vand udlagt en Lystønde, der viser rødt Blink, 35° 11' S. Br. 56° 10' V. Lgd.
- 136. Grund findes ikke. Satalite Patch SØ. First Narrows. Magellan Strait. Chile.** 5. m Grund, 1½ Sm S. 43° Ø. fra Barranca Point Banko er forgyvns efter søgt. 52° 34' 15" S. Br. 69° 40' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 739. Kjøbenhavn 1911.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 137. Lystønde midlertidig indtræget. Torione. Canale di Procida. Italien V.-Kyst.** Lystønden, der viser rødt, fast Lys, ved Torione Grund er indtræget indtil videre. 40° 46' 30" N. Br. 14° 02' 40" Ø. Lgd.
- 138. Taaesignal flyttet og forandret. Trieste. Østerrig-Ungarn.** I Trieste Haven er Taaesignalet fra Fyret paa St. Teresa Molebrovøt ophørt. I Stedet for gives fra Fyret paa N.-Bølgebrydrens N.-lige Hoved Taaesignal med Horn, der hver 30 Sek. giver 1 lang Tone efterfulgt af 4 korte. 45° 38' N. Br. 13° 44' Ø. Lgd.
- 139. Signaler for Muddermaskine. Port de la Goulette-Tunis. Tunis.** Muddermaskiner, som ligger i Kanalen fra Tunis til La Goulette, vil vise følgende Signaler: 1) Et rødt og hvidt lodret striket flag eller 1 hvid Lanterne over 1 rød Lanterne betydende: Passagen er fri. Langsom Fart. 2) Et rødt flag eller 1 hvid Bødd eller 1 rød Lanterne betydende: Passagen er ikke fri. Uddybningsmateriellet spærrer Løbet. 36° 48' N. Br. 10° 17' Ø. Lgd.

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

- 140. Afmærkning forandret. Itala. Benadir. Afrika.** 1) Den trekantede Banko, c. 2740 m S. 55° V. fra Garra er nedlagt. 2) Banko paa Kaa Malabe Pynt er nedlagt. 2° 43' 01" N. Br. 46° 18' 17" Ø. Lgd. 3) Hur El-elur rektangulære Banko er nedlagt. 2° 46' 58" N. Br. 46° 20' 09" Ø. Lgd. 4) Paa Bar El-elur er ophørt 2 Ledohækte. Forbåken er hvidt og sort lænet, rektangulær Banko, c. 2550 m N. 25° Ø. fra Radiotelegraf-Stationens Mast. Bagbåken er en hvid og sort lænet, pyramidformet Banko, c. 2540 m N. 18½° Ø. fra samme Mast. Holdt overet i N. 47½° V. leder de til den N.-lige Ankerplads. 5) Vagren ved Grundden, der ligger 2550 m S. 6° Ø. fra Garra er perennet indtræget.
- X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**
- 141. Grund. Kila 650. Riu-Archipel.** 8. m Grund 650. for Kila, paa 1° 07' 06" N. Br. 103° 53' 36" Ø. Lgd. er et forliddende Stenrev.
- 142. Grund. Palo Datu. Bornø V.-Kyst.** Dauperen »Lao Soka« har med 6 m Dybde med rødt ved en Grund eller en Undervandshindring, 6 Sm N. 73° V. fra Palo Datu, der ligger paa 0° 07' N. Br. 108° 36' Ø. Lgd.
- 143. Fyr tændt. Miri-høvel. Broenei. Bornø N.-Kyst.** Paa Miri-høvel, Ø. for Miri-river Munding, er tændt et rødt, fast Fyr, der lysor fra S. 67° V. gennem V. til N. 23° V. Synsvide: 5 Sm. 4° 29' N. Br. 114° 00' Ø. Lgd.
- 144. Skær. Archipel de Kuan Lan. Archipel du Tonkin. Frank Indo Chine.** 1) Et Grund med 5. m Vand ligger paa 7. m Stengrunden, 11. Kbl S. 46° V. fra den S.-lige Top paa den Lailao. S.-Spidsen af Cap Koon Lan: 20° 48' 57" N. Br. 107° 27' 49" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 986. Kjøbenhavn 1911.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: reuter, ny Udgave; † annulleret; T: tilføjet.

Korts eller Bogs Nr.	England, December 1911.
R 1447	Ireland, East Coast. — Dublin har and River Liffey.
R 1766	Mediterranean. — Cape Ferrat to Cape Bougaroni.
R 223	Mediterranean. — Suez canal.
R 2027	Gulf of St. Lawrence. — Cassampouque harbour.
R 8	Red Sea. — Red sea, sheet III.
R 1601	China. — Wusunng river.
R 320	Norve.
	Fra Trano til Gisund. 1: 200 000. Specialkort over Risørsvund. 1: 50 000. Pris 1.60 Kr.
R 204	Fra Hvidinge til Espevær. 1: 100 000. Pris 1.60 Kr.
R 23	Fra Blomo til Rompløyer. 1: 50 000. Pris 1.00 Kr.
	Tyskland, November 1911.
R 30	Ostsee, Deutsche Küste: Kieler Bucht. 1: 100 000. Pris 3.90 M.
R 31	Ostsee, Deutsche Küste: Fehmarn-Sund. 1: 50 000. Pris 3.70 M.
	»Verzeichniss der Leuchtfeuer, Nebel- und Zeitsignale aller Meere« for 1912 i 8 Hefter.

Broberg, Mortensen, ank. Riga 6./1. — Christian IX, Mikelsen, ank. hertil 8./1. — Dagmar, Bogvad, ank. Reval 9./1. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 7./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 10./1, til Dunkerque. — Hellig Olav, Holst, auk. hertil 9./1. Høgest, Munk, afg. herfra 9./1. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 8./1. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 10./1. hertil. Jolantha, Rasinussen, pass. Brunshüttel 9./1. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 6./1. — Kentucky, Andersen, afg. Kristianiu 7./1. — Kiev, Jørgensen, afg. London 10./1. til Antwerpen. — Kurask, Wieneke, afg. Tunis 10./1. til Genua. — Loire, Craignon, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, afg. London 8./1. til Aalborg. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 30./12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Galata 8./1. — Minsk, Harder, ank. Swansea 10./1. — Moskø, Jon Jønsen, afg. herfra 8./1. til Reval. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Gibraltar 9./1. — Nordjylland, Soberg, ank. Antwerpen 7./1. — O. B. Sulhr, Frisonette, auk. Riga 9./1. — Odessa, ank. Hull 4./1. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunshüttel 9./1. — Oscar II ank. hertil 6./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 9./1. — Porm, Gotthardt, ank. London 8./1. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 5./1. — Saga, Hansen, ank. Pillau 5./1. — Saratov, ank. Liban 6./1. — Saxo, Müller, afg. herfra 10./1. til Reval. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clauson Kuas, ank. Boston 8./1. — Thyra, Dam, ank. hertil 7./1. — Tibor, Petersen, ank. Malaga 10./1. — Toms, Wiberg, ank. Antwerpen 9./1. Tyr, Thaning, afg. herfra 9./1. til Wiudau. — United States, Gottsche, ank. hertil 19./12. — Viking, Meyer, ank. hertil 9./1.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Blyth 9./1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 3./1. — Pawel Androjeff, Tannebek, ank. Rotterdam 26./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 3./1. — Russ, Petersen, afg. Sabine Pass 22./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Methil 9./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Newcastle 8./1. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 19./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario 19./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 18./12. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Pensacola 14./12. til Montevideo. — Nawa, Dahl, ank. Madeira 28./12.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Singapore 6./1. udg. — Samui afg. Penang 8./1. udg. — Bandon afg. Colombo 1./1. hjemg. — Pagan afg. Genua 3./1. udg. — Kina afg. Suez 8./1. udg. — Siam afg. Hongkong 8./1. udg. — Tranquehar ank. Vlissingen 4./1. udg. — Arabien ank. Kjøbenhavn 8./1. — Chumpon afg. Kjøbenhavn 10./1. — Indien ank. Buenos Aires 1./1. udg. — Cathay afg. Port Pirie 6./1. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix ank. London 7./1. udg. — St. Thomas ank. St. Thomas 3./1. udg. — St. Jan afg. St. Thomas 28./12. hjemg.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Ostende 6./1. — Amalienborg pass. Prawl Point 7./1. — Anna Mærsk pass. Hanstholm 6./1. — Brattingborg ank. New Orleans 4./1. — Borglum pass. Dungeness 7./1. — Chassie Mærsk ank. Bordeaux 3./1. — Dansborg afg. Genua 5./1. — Elsborg ank. Torre 5./1. — Esrom ank. Tyne 2./12. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 7./1. — Frødensborg ank. Garston 8./1. — Frederiksborg ank. Genua 4./1. — Guldborg ank. Sunderland 31./12. — Gurre ank. Genua 1./1. — Hammerhus afg. Barry 14./12. — Harrildsborg ank. Port Talbot 8./1. — Hundborg ank. Kjøbenhavn 22./12. — Høneborg afg. Blyth 31./12. — Jelling afg. Genua 4./1. — Jømsborg ank. Fairwater 2./1. — Jungshoveq afg. Antwerpen 7./1. — Jørgersborg ank. Brest 23./12. — Kallundborg ank. Sabinilla 7./1. Kala ank. Helsingør 6./1. — Klampenborg afg. Garston 3./1. — Kronborg ank. Genua 2./1. — Lejre afg. Neapel 2./1. — Lilleborg afg. Rufisque 3./1. — Marselisborg afg. Rio 2./1. — Næsborg ank. Riga 6./1. — Peter Mærsk ank. Huelva 5./1. — Randselberg afg. Vinaroz 5./1. — Rosenborg afg. Ghent 6./1. — Silkeborg ank. Pillau 29./12. — Skakkeborg pass. Kjøbenhavn 7./1. — Skanderborg ank. Bordeaux 27./12. — Skjoldborg afg. Barry 3./1. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 4./1. — Spigerborg ank. Rotterdam 29./12. — Stegelborg ank. Genua 2./1. — Stjerneborg afg. Castellone 1./1. — Søborg ank. Genua 2./1. — Taarnborg ank. London 6./1. — Tuborg ank. Savona 2./1. — Ulfborg pass. Gibraltar 5./1. — Uranienborg ank. Huelva 28./12. — Visborg afg. Passages 6./1. — Vordingborg ank. Riga 4./1. — Ørkild pass. Dartmouth 29./12.

**Vesterhavet.** Bodil, Uldall, pass. Gibraltar 9./1. for Ostende. — Nautik, Nielsen, ank. Swansea 9./1. — Marie, Jessen, ank. Tyne 8./1. — Karla, Nielsen, afg. Hobro 9./1. til Åbo. — Nora, Lauritsen, ank. Rouen 8./1. — Nancy, Nielsen, ank. Valencia 8./1. — Cito, Jepsen, ank. Neustadt 8./1. — Inger, Schiiff, ank. Teignmouth 8./1. — Laura, Pedersen pass. Dover 8./1. for Malmø. — Rigmor, Larsen, ank. Amsterdam 8./1. — Johanne, Thøgersen, afg. Swansea 6./1. til Nizza. — Fylla, Brinch, ank. Dordrecht 9./1. — Nexos, Basse, ank. Karlskrona 7./1.

**Heimdal.** Helga, Vnaben Hansen, ank. Boues 9./1. — Martha, Christensen, ank. Swansea 9./1. — Elna, Rathje, afg. Spezzia 5./1. — Therese, Pedersen, ank. Swansea 6./1. — Harriet,

Larsen, ank. Seham 8./8. — Dagny, Therkildsen, ank. Swansea 10./1. — Simone, Møller, afg. Sfax 9./1. — Jeanne, Olsen, ank. Bordeaux 9./1. — Vera, Larsen, ank. Oran 29./12. — Daisy, Lagesen, afg. Sfax 2./1. — Annine, Leith, ank. Arzow 9./1. — Kamma, Løffe, afg. Swansea 9./1.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Dundé 10./1. — London, Bom, ank. Tyne 7./1. — Paris, Høegstedt, ligger i Frederikshavn. — Bryssel, Kaas, afg. Riga 4./1. til Barry.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Ghent 7./1. til Port Talbot. — Wien, Boeck Hansen, afg. Riga 3./1. til Ghent. — Roma, v. Thun, afg. Kallundborg 10./1. til Riga.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Königsberg 5./1. — Holene, Sorensen, ank. Aarhus 2./1. — Sjælland, Sværre, ank. Liban 4./1. — Agnete, Damm, afg. Königsberg 7./1. — Hermia, Farup, ank. Grimsby 7./1. — Alice, Jørgensen, afg. West Hartlepool 8./1.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Stockholm 7./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Königsberg 5./1. — Valborg, Hansen, afg. Kiel 6./1. — Gunhild, Hansen, ank. Burntisland 10./1.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, afg. Middlesbro 8./1.

**Urania.** Kronprinsse Louise, Gislason, ank. Gølle 6./1. — Svend, Schmidt, afg. Sundsvall 5./1. — Urania, Clausen, afg. Emden 2./1.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Eshjerg 7./1. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Las Palmas 10./1. — Holland, Poulsen, afg. Middelfart 8./1. — England, Andersen, ank. Nantes 4./1. — Rusland, Benuetzen, afg. Middelfart 9./1.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Salerno 5./1. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 9./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Emden 31./12.

**Dampskibsselskabet af 1811.** Edna, Iversen, ank. Karrebæksminde 8./1. — Alf, N. Clausen, ank. Helsingør 5./1.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Newcastle 6./1. — Freja, Nielsen, afg. Riga 6./1. — Vera, Thing, afg. Riga 10./1.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 9./1. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 10./1. — Gnlfaxe, Petersen, afg. Königsberg 9./1. til Rotterdam.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. St. Nazaire 7./1. — Nelly, Clausen, ank. Helsingør 7./1. — Fanny, Eriksen, afg. Swansea 4./1. til Neapel. — Lily, Dulu, afg. Torrevieja 9./1. til Norge. — Alexy, Sorensen, ank. Sevilla 30./12. — Dagny, Degn, pass. l'Onessant 9./1. til Almeria. — Mary, Clausen, afg. Ghent 9./1. til Hull.

**Æro.** Emanuel, Svane, ank. Blyth 6./1. — Energi, Jensen, ank. Helsingør 10./1.

### Sejlskibe.

**Nordby.** Fano, Maracaibo, Sværre, ank. Hamburg 26./12. — Thora, Thomsen, ank. Havalok 16./12. paa Rejse til Sydney.

**Renne.** Veset ank. Malmø 29./12. — Laurentino Emilie, ank. Karrebæksminde 1./1.

**Svendborg.** Najaden, Rasmussen, ank. Fowey 4./1. — Gæa, Petersen, ank. Bogosø 4./1. — Iris, Hansen, ank. Bones 3./1. — Vera, Jensen, ank. Charlestown 4./1. — Activ, Mouritzen, ank. Paimpool 4./1. — Kirstine Jensen, Raabauge, ank. Itzehoc 3./1. — Vouns, Hansen, ank. Poutrieux 3./1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Landskrona 4./1. — Fanny, Petersen, ank. Port Mulloc 4./1. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Fowey 4./1. — Ragnhild, Andersen, ank. Landreau 4./1. — Fylla, Rasmussen, ank. Boston 4./1. — Erik, Hansen, ank. Mariager 4./1. — Alma, Hansen, ank. Nykjøbing Sj. 6./1. — Hans Emil, Carlsen, ank. St. Ybes 5./1. — Standard, Rasmussen, ank. Brixham 6./1. — Fortuna, Jørgensen, ank. Nakskov 9./1. — Guldborg, Jensen, ank. Svendborg 9./1. — Cathrine, Hansen, ank. Wege-sack 8./1.

**Æro.** Lauritz, Folmer, ank. Aarhus 7./1. — Hermod, Dreimann, ank. Skagen 3./1. — Phoenix pass. Skagen 8./1. syd. — Amor, Hansen, er afg. Yarmouth til Dysart. — Juliane, Christensen, ank. Leith 7./1. — Salvador, Sand, ank. South Alloa 5./1. — Hekla, Christoffersen, ank. Leith 8./1. — Nathalia, Eriksen, ank. Grangemonth 8./1. — Anna, Petersen, ank. Maurup (Samso) 8./1. — Ruth, Folmer, ank. Colberg 9./1. — Hans, Knudsen, ank. Dover 8./1. — Orelia, Clausen, ank. Valencia 9./1. — Vega, Hansen, afg. Ipswich 9./1. til Dysart. — Ægir, Winther, afg. Ærskjølberg 10./1. til Göteborg. — I. Kofod, Andersen, pass. Neides 7./1. vestg. — Arken pass. Dover 7./1. vestg. — Kodan pass. Walmer 7./1. for Corunna. — H. C. Grube pass. Walmer 7./1. for Afrika. — Majus Bay, Østermann, er indk. i Aberdeen for Storm.

### INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, den 12. Januar 1912. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. 137.

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

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

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

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS  
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

**Skibsprovanteringsforretning**

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreakvipering.

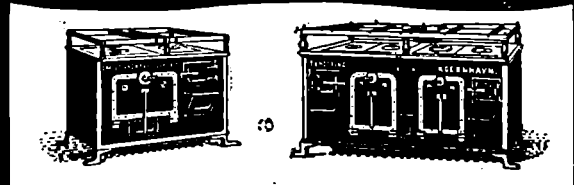
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

## Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.  
Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtore etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'-0  
16'-0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 16. Januar 1912.

19. Aarg.



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

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)  
SOUTHALL, nr. LONDON.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

## LANDMANDSBANKEN

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

## De private Assurandører, lim.

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr.: 8 og 4108.

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

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“. **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.  
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.  
Pris med Stjærnekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tøllges Boghandel.

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos  
Emil A. Schneider.  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.  
Leverandør til Marinen.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.  
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorlum: Bopæl:  
Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6097. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vestre 610.

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.  
**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensione.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.  
**Specialiteter:** Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe. Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luttumper, Tørluftspumpe for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rhielbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.  
Gøbr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## Skibsfører.

Yngre Skibsfører søger Førerplads i Dampere imod at udløse nogle Aktier. Billet, mrkt.: „Skibsfører 296“, modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

## Skibe til Salg.

50 à 140 Tons dw., nyere og ældre.

Nærmere meddelelser

**Aage Bruhn.**

Nyhavn 42 A. København.

## Nyt Skib til Salg.

En under Bygning værende Jagtskonnert, ca. 80 Br.-Tons er til Salg ved Henvendelse til Skibsbygger A. Jensen, Øksenhøj, Svendborg.

## Skib til Salg.

Skonert „Lilli“ af Aarhus er til Salg, 34 Netto-Tons. Laster 78 Tons dw. I god sejlbar Stand. For Tiden i Aarhus. Man bedes henvende sig til Skibsfører A. Olesen, Fiskergade 80, Aarhus.

## Skib til Salg.

Galease „Familienshaab“, 39,24 N.-T., 92 Tons dw. Nærmere Oplysninger ved Skibsfører K. Pedersen, Marstal.

Marstal

## Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren. Bestyrelsen.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

## Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved

**Vilh. Rasch,**  
Forstander.

**Bjorch-Jensen & Co.**

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



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
**Ratin's Salgekontor,**  
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

## Remington,

eneste Skrivemaskine med  
**Key Set Tabulator,**  
ny epokegørende Opfindelse.  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Bådebyggeri  
**Aalborg**

anbefaler sig med et til Fagel behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

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

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskadler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frægtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

## 4 Ophalingsbeddinger.

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

## Marstal

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**



## Ved Aarsskiftet.

(Fortsat.)

Østen maa siges at have ligget jævnt godt Aaret igennem, til Tider endog særdeles fordelagtigt, idet der adskillige Gange var Knaphed paa Tonnage, saa at Rederne kunde skrue deres Fordringer op. Det støttede godt, at der ogsaa var en Del Begær fra Australien, ligesom de gode Markeder paa denne Side Suez-Kanalen var en Fordel. De laveste Fragter betalles omkring Midsommertid, hvorefter de gradvis steg, indtil de i Aarets sidste Maaned var paa deres højeste. Eksporten af Bønner fra Vladivostok var jævn og god, og der sluttedes ved Aarets Begyndelse til omkring 28/6 U. K. eller Kontinentet, i Sommermaanederne til 24/6 à 25/6 og endelig i December helt op til 35/ for Lastning i Begyndelsen af 1912, i de fleste Tilfælde Option af Dalny til 1/ mindre. For Hvede fra Australien svingede Raten mellem 24/ og 30/. Fra Java fragtedes der ret livligt for Sukker fra Juni Maaned og Aaret ud til lavest 25/ (i Juni), højst 30/ (i August og Oktober) U. S. eller Evropa. Jute fra Kalkutta betalte mellem 20/6 og 31/3 til Dundee, 25/ og 32/6 til Hamburg. Paa Dødvægt Basis til udsøgt Havn varierede Raten mellem 19/ og 27/6. Ris fra Birma transporteredes for en Del af de regelmæssige Rutebaade, men der var alligevel Brug for en Mængde Tramps. Raterne var ikke underkastet store Svingninger; der betalles mellem 22/6 og 25/ O. C., noget lignende til Holland. Fra Saigon til fransk Havn betalles fra 21/6 til 27/6. Indien var for en stor Del henvist til Tonnage i Ballast fra Middelhavet. Efter almindelig Skala var Raten fra Bombay til U. K. eller Kontinentet (to Havne) lavest 15/ (April), højst 17/9, medens der paa Dødvægt Basis betalles mellem 17/6 og 22/. Fra Kurrachee var der en særdeles livlig Eksport, og der sluttedes til 14/9 à 18/ paa »nett terms« til udsøgt Havn, 14/ à 18/3 paa almindelige Betingelser. Nogle enkelte Laster med Hvede etc. til Danmark, sluttedes sidst paa Aaret til 19/ à 21/, Basis én Lossehavn. Kulfragterne ud til Østen fra England har ikke været underkastet store Svingninger. De var højst i Marts og November—December, da der fra Cardiff betalles henholdsvis indtil 12/3 og indtil 13/ Colombo, lavest i Januar paa Basis af c. 8/9. Til Bombay svingede Raterne mellem 8/9 og 11/ paa almindelige Betingelser.

Sortehavet og omliggende Markeder har i 1911 ligget langt bedre end noget af de nærmest foregaaende Aar, og Forretningen var mere stot og ligelig. Fragterne kom paa intet Tidspunkt ned paa de tidligere kendte ruinerende Lavmaal, hvorimod der ofte betalles gode Rater, navnlig i Aarets sidste Maaneder. I Forbindelse med de høje Kulfragter nedefter maa der være fremkommet fortræffelige Resultater af en Rundtur, særlig for Baade paa 4.000—6.000 Tons. De laveste Fragter ser vi i Juni Maaned, de højeste i December. Det stivede uden Tvivl Fragterne noget af, at en Del italienske Dampere, da Kriegen med Tyrkiet brød ud, blev indespærret i Sortehavet. Aaret aabnede med et moderat Begær efter Tonnage paa Basis af c. 9/ fra Odessa, Nikolajeff eller Novorossisk til udsøgt Havn, og med mindre Svingninger naas Lavmaalet med 6/9 i Juni, fra hvilket Tidspunkt Raterne sliger indtil de i December kulminerer ved omkring 12/. Fra andre Pladser var Bevægelsen efter en lignende Kurve. Paa Charter Basis (N. C.) var Raten fra Odessa etc. for mindre Baade mellem 8/6 og 12/6; fra Sulina til London, Hull, Antwerpen eller Rotterdam mellem 6/9 og 11/9, til Danmark mellem 9/ og 15/6, fra Bulgarien til Antwerpen eller Rotterdam mellem 8/4½ og 12/4½. Azow havde i Efteraaret en overordentlig livlig Eksport og betalte indtil 12/9 London eller Rotterdam for store Baade, medens laveste Rate var 7/3 (i Juni). Mindre

Baade paa Charter til U. K. eller Kontinentet opnaaede mellem 9/ og 15/. Fra Donauen sluttedes der efter nærmest normal Maalestok, og der betalles til London, Hull, Antwerpen eller Rotterdam mellem 8/6 og 11/. Hamburg 6 d. ekstra. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark laa Forretningen livligt, navnlig i Aarets sidste Maaneder, og paa Basis af én Lossehavn blev betalt saa højt som 20/ (i December), medens laveste Rate var akkurat det halve (i Juli). — Ved Udgangen af December kunde faas 17/. Fragterne for Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhav svingede kun meget lidt og var mellem 11/ og 12/6. For Erts fra Poti betalles til Rotterdam lavest 8/6, højst 11/6, og til Antwerpen 9/1½—12/.

Middelhavet laa særdeles flovt i Aarets første Maaneder, da Markedet var overbebyrdet med Tonnage, saaledes at Befragterne havde let Spil ved næsten at kunne faa det, som de selv vilde, men efterhaanden som Baade blev trukket bort til andre Farter, forandredes Forholdene. I Sommertiden var der, som det er almindeligt, ikke meget at gøre. Men paa Efteraaret, da der var almindelig og rask Stigning overall, maatte Befragterne imidlertid betale op, og som Tak for sidst havde Rederne til alt Held det udmærkede Kort paa Haanden, at de, som Følge af de gode Kulfragter, kunde sende deres Dampere tilbage i Ballast til Bristol Kanalen, hvis de ikke foretrak at gaa til Sortehavet. Det er da ogsaa mange Aar siden, der er bleven betalt saa høje Rater fra Middelhavet som i afvigte Efteraar, og der var et livligt Begær efter al Slags Tonnage, baade store og smaa Dampere. — Fra Aleksandria betalles for Bomuldsfro ved Aarets Begyndelse 8/ Hull, 8/3 London, og nogle Maaneder senere er Fragterne nede paa henholdsvis 7/ og 7/6, som er Lavmaalet. — I December betalles de højeste Fragter, nemlig 10/6 Hull, 10/9 London, medens der til Bremen betalles mellem 7/6 og 11/, til Bristol Kanalen mellem 7/9 og 11/6. Fra Smyrna til London, Hull eller Leith betalles efter Dødvægt lavest 8/9, højst 11/6 eller omtrent det samme som i 1910. For Fosfat fra Sfax var der en livlig Forretning, og der betalles bl. a. mellem 6/9 og 8/3 Amsterdam, 7/ og 8/9 Ghent. Ertsfragterne er det meget vanskeligt at skildre kortfattet, idet der gives saa uendelig mange forskellige Betingelser, men naar lige undtages Raterne i Aarets første Maaneder, har de gennemgaaende ligget saaledes, at der ikke tabes Penge, hvilket ellers ikke kunde siges de sidste Aaringer. Vi skal indskrænke os til at give nogle faa Fragter paa Basis af »fri Despatch«. Fra Grækenland til Middlesbro eller Rotterdam 6/ à 9/3, fra Algier til Cardiff 4/6 à 6/3, Tynen 4/6 à 6/7½, fra Karthagena til Rotterdam 5/ à 7/, Middlesbro 5/3 à 7/6, Maryport 5/10½ à 7/9, fra Auguilas 5/4½ à 8/ Rotterdam. Der var en stor Eksport fra Huelva, hvor der til Tider var meget lang Torn, og der betalles bl. a. mellem 9/9 à 12/3 til Charleston eller Savannah, 10/6 og 12/ nordlig U. S. Havn, 10/ og 11/ Rouen, alt med fri Despatch, medens der paa »Tinto terms« betalles mellem 5/3 og 7/3 til Rotterdam, 5/6 og 6/3 Mersey, 9/3 à 10/9 nordlig U. S. Havn. Fra Bilbao skibedes der livligt, men Strejker bragte flere Gange alvorlige Forstyrrelser og forarsagede Skibene en Del Ophold. Der betalles de laveste Fragter ved Aarets Begyndelse, de højeste ved Slutningen, og de svingede som følger: 3/7½ à 5/6 til Cardiff, 4/1½ à 5/9 Glasgow, 4/ à 6/6 Middlesbro, 4/1½ à 6/6 Rotterdam, 4/ à 5/9 Tynen. Kulfragterne til Middelhavet bragte Rederne uventede Overraskelser, thi foruden at holde sig nogenlunde godt i de første 8—9 Maaneder, steg de til uanede Højder i Aarets sidste Kvartal. Der er ljet store Penge paa disse Kulfragter, og mangen en Eksportør, som har haft Kontrakter at opfylde, og som ikke

havde dækket sig med Tonnage, maa have lidt uhyre Tab. — Ved Aarets Begyndelse var Fragterne fra Cardiff eller Newport c. 7/ til Genua, Fres. 8 Marseille, c. 6/ Port Said, hvorefter de i Lobet af de næste Maaneder gaar lidt opad for igen i August at falde til noget lignende som i Januar, men fra August stiger de konstant, indtil de i November og December naar Toppen, som for ovennævnte tre Havnes Vedkommende er henholdsvis 11/, Fres. 13 $\frac{1}{4}$  og 10/9. Fragterne til andre Havne bevægede sig i Forhold til forannævnte Hovedpladser, og der betales bl. a. mellem 4/9 og 8/9 Lissabon, Fres. 5 og 8 $\frac{1}{2}$  Bordeaux, Fres. 6 $\frac{1}{2}$  og 12 $\frac{1}{2}$  Algier, Fres. 7 og 12 Oran, Fres. 8 $\frac{1}{2}$  og 13 $\frac{1}{2}$  Tunis, 5/9 og 9/3 Gibraltar, 6/9 og 11/3 Barcelona, 5/6 og 10/ Valencia, 6/9 og 11/3 Palermo, Messina eller Catania, 6/4 $\frac{1}{2}$  og 11/3 Neapel, 7/6 og 12/ Venedig, 6/6 og 11/ Konstantinopel, 6/ og 10/9 Piræus, 7/ og 12/3 Smyrna. Fra Østkysten fandt der en større Eksport af Kul Sted til Middelhavet end i tidligere Aaringer grundet paa det forøgede Begar efter Østkystkul (særlig Durham) fremfor Waleskul til Bunkerbrug. Fra Tynen eller Blyth sluttedes der til 4/6 à 8/ Bilbao, 4/10 à 8/ Lissabon, 6/6 à 10/ Oporto, 4/ à 7/1 $\frac{1}{2}$  Bordeaux, 6/10 $\frac{1}{2}$  à 11/ Barcelona, 5/6 à 8/7 $\frac{1}{2}$  Algier, 6/5 $\frac{1}{4}$  à 10/9 Genua eller Savona, 6/6 à 10/6 Neapel, 6/4 $\frac{1}{2}$  à 10/ Aleksandria. (Sluttet.)

Kjøbenhavn, den 16. Januar 1912.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør!

I Anledning af to Artikler af Kaptajn P. Hedegaard, beder jeg Dem oplage følgende i Deres ærede Blad ved første Lejlighed:

Kaptajn P. Hedegaards 1ste Artikel syntes at være et personligt Angreb paa Den alm. danske Skibsførerforenings Formand, Hr. Kaptajn H. V. Bang. Dels derfor og dels vel fordi Kaptajn Bang besvarede dette, forblev Henstillingen ubesvaret fra anden Side, der dog sikkert følte sig krænket ved netop Kaptajn Hedegaards Beroring af Foreningens Anliggender.

Der er nu atter fremkommen en Artikel, eller en af H. saakaldt Henstilling, hvori han først benægter, at hans 1ste Artikel er et Angreb paa Foreningen, dernæst meddeler, at han forlod Foreningen og ikke vil have noget med den at gøre, saa længe Kaptajn Bang er Formand, og til Slut bemærker, at hvad han skriver, kun er og bliver en Henstilling til Foreningens Medlemmer. Man kan nu imidlertid ikke skille en Forenings Formand og en Forenings Medlemmer fra hinanden. H's Henstilling eller Angreb rammer saaledes begge.

Paa Offentligheden maa det virke komisk, naar man nu, hvad der synes mig det retteste — forinden Kaptajn H. atter vil fylde en Spalte i *Dansk Søfartstidende* — oplyser Kaptajn Hedegaards Forhold til »Den alm. danske Skibsførerforening«:

Kaptajn Hedegaard blev i Følge denne Forenings Love § 5 forment Adgang til Foreningens Lokaler og undgik kun Generalforsamlingens Dom derom (der sikkert, hvad han vel selv indsaa, var bleven Eksklusion af Foreningen) ved forinden Generalforsamlingens Afholdelse at melde sig ud af Foreningen.

Hr. Kaptajn Bang har, som den af sin Forening paa Generalforsamlingen valgte Formand, korrekt hentydet hertil i sit Svar paa H's 1ste Henstilling til (som han siger) Foreningens Medlemmer«, samt nobelt tilbudt ham at underkaste sig den Dom (Generalforsamlingen), han ved sin Udmeldelse unddrog sig. I Stedet derfor tror H. at stille sig paa den høje Piedestal ved overfor Offentligheden at angribe Foreningens Formand personligt og udtale, at denne er aldeles uduelig til sin Post, henvendende sig til Medlemmerne, eller altsaa til

netop de Mennesker, der har valgt ham til sin Formand. Det Straaleskær, der altsaa efter H's sandsynlige Mening skulde have omgivet ham i Offentlighedens Øjne ved hans Angreb paa Kaptajn Bangs Duelighed som Formand og Medlemmernes Uforstand paa eller Ukynlighed i at vælge sig en Formand, vil dog sikkert kun blive Røg og Os, efter at H's sande Forhold til Foreningen her er udtalt. At Foreningens Medlemmer iøvrigt skulde ønske at lytte til eller i Fremtiden svare paa Kaptajn H's være sig Henstillinger, Beklagelser eller Raad, vilde jo være ligesaa latterligt at tænke sig som, at en Mand skulde kunne kysse den Haand, der søger at kaste Gadesnavs paa ham.

Kaptajn Hedegaards Sympati kan vi ogsaa være foruden. — Hans Formynderskab frabeder vi os. — Medlem Nr. 23.

Arbejdskonflikterne i England. London, den 12. Januar. Det antages, at der snart vil blive afsluttet Overenskomst i Bomuldsindustrien, da baade Arbejdsgiverne og Arbejderne ønsker en Vaabenstilstand paa seks Maaneder for at træffe Aftale om Betingelserne.

Med Hensyn til Kulminearbejderkonflikten er Stillingen nærmest uforandret. Resultaterne af Afstemningerne vedbliver at udvise Flertal for Strejke, kun ved et Par enkelte Kulminer har Arbejderne stemt imod Strejken. Der træffes omfattende Foranstaltninger for at skaffe Plads ved Orlogsværftet i Chatham til Reservebeholdningen af Kul til Flaaden. (»Ritz. Bur.«)

Konsulatvæsenet. Under 27. November f. A. er dansk Vicekonsul i Kalkutta, C. J. ELLON, udnævnt til ulønnet dansk Generalkonsul sammesteds.

12. December har Udenrigsministeriet ansat S. G. L. EUSTACE af Kalkutta som ulønnet dansk Vicekonsul dersteds.

16. Oktober har Udenrigsministeriet ansat R. C. FRANK af Catania som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Konsulatet for Sicilien.

Reddede Sømand. Svendborg, den 11. Januar. Skonnerten »Primula« af Thuro har i Følge et til Rederiet indlobet Telegram paa Rejse fra Cornwall til Leith reddet ti Mand. Nærmere Enkeltheder savnes.

(»Ritz. Bur.«)

The Baltic and White Sea Conference's Aarsmøde, der i Reglen afholdes i Marts, vil i Aar blive afholdt i Berlin i Dagene den 5. og 6. Marts.

Der er endnu ikke truffet Bestemmelse om, i hvilket Lokale Mødet skal holdes.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Byerne Genua og Livorno, Provinserne Neapel, Caserta, Salerno og Palermo i Italien, samt Byen Smyrna i Lilleasien er erklæret fri for Kolera.

Italien: Karantænen for Skibe fra Samarang er ophævet.

Skibsfarten paa Stettin. Det danske Konsulat i Stettin telegraferer den 12. ds. til Kjøbenhavns Børs: Sejlskibsfarten lukket grundet paa stærk Drivis. For Dampere Skibsfarten meget besværlig.

Skibsmægler Chr. J. L. Rasmussen i Stettin meddeler:

Isbrydergebyrer i Stettin. Fra den 13. Januar vil de tariffmæssige Isbrydergebyrer her være at betale. — Samtidig hermed optager Isbryderne »Pommern« og »Swinemünde« den regelmæssige Virksomhed Swinemünde—Stettin og vice-versa.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 13. Januar.

#### Danske Farvande.

(Seneste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres.)

Limfjorden. Thyborøn Kanal (11.) Isfri. Vilsund og Næssund: Fastis, lukket for Sejlskibe. Feggesund: vanskelig for Sejlskibe. Thisted Havn (12.) tynd Fastis. Løgstør (12.) svær Fastis, Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere. Hals-Aalborg (11.) spredt Drivis, Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Mariager. (10.) Fastis, kun mulig for kraftige Dampere.

Randersfjord (11.) Tynd Fastis, for Sejlskibe kun med Bugserhjælp. Isbryder assisterer. Ingen Istakst.

Horsens (11.) Fjorden: Fastis. Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Vejle. (11.) Inderfjord og Havn: Fastis, lukket for Sejlskibe. Rende aaben.

Kolding. (9.) Fjord og Havn: Tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Odense. (9.) Fjord og Kanal: Tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Marstal. (10.) Havnen: Tynd Fastis. Farvandet: Isfrit, Skibsfarten uhindret.

Rudkjøbing. (11.) Løbet: Isfrit.

Fra Frederikssund-Roskilde: Svær Fastis.

Holbæk. (10.) Havn og Fjord: Fastis, lukket for Sejlskibe. Rende aaben.

Præsto. (8.) Fjorden: Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Bøgestrommen. (12.) Svær Fastis. Stege (11.) lukket for Sejlskibe. Ulvsund (11.) Fastis. Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Færgestrommen. (10.) Løs Sjap- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Vordingborg Havn: Lukket.

Fra Nykjøbing F. til Guldborgsund. (11.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Nysted. (9.) Havnen: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Nakskov. (10.) Fjorden: Tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Bandholm. (9.) Farvandet: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Skelskjør. (9.) Inderfjorden: Tynd Fastis.

Inddragne Lystønder: Topsand, Favrfeld, Sandodden og Jerg.

#### Svenske Farvande.

Sundsvall. Søen: Isfri. Løbene: Drivis.

Hudiksvall: Søen: Isfri. Fjorden fra Tungholm—Hudiksvall: Svær Fastis, Skibsfarten lukket.

Gefle. Løbet: Svær Fastis, Rende holdes aaben med Isbryder. Skutskär Havn: Svær Fastis, Skibsfart kun mulig for kraftige Dampere.

Ørskär. Til Søs og Grepens nordlige Del: Isfri. Sydlige Del: Fastis.

Söderarm. Til Søs og Løbene til Furusund: Isfri.

Strömslåd. Idefjorden: Tynd Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

#### Tyske Farvande.

Memel. Søen: Løs Sjap- og Kvadderis. Reviret: Til Schmelz: Drivis.

Pillau. Søen: Løs Sjap- og Kvadderis. Havnen: Svær Fastis.

Neufahrwasser. Svær Fastis, Rende holdes aaben med Isbryder. Istakst.

Swinemünde. Søen: Løs Sjap- og Kvadderis. Strømmen: Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. Inderhavn: Svær Fastis.

Darsserort. Løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Warnemünde. Sø og Havn: Isfri. Warnow: Rende holdes aaben med Isbryder. Istakst.

Trawemünde. Sø og Havn: Isfri. Reviret: Tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

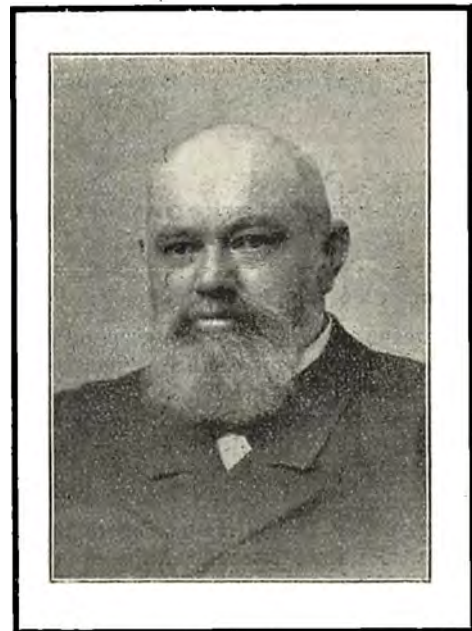
Kielerfjord. Tynd Fastis.

Inddraget Lystønde. Marineministeriet meddeler: »Store Middelgrund« Lystønde er inddraget for Is.

Observeret Vrag. Marineministeriet har fra Føreren af 3/mastet Skonnert »Erik« af Thurø modtaget Underretning om, at han den 2. ds. Kl. 7 Fm. har observeret et Vrag med én Mast ragende op over Vandfladen paa 56° 32' N. Br. 6° 40' Ø. Lgd.

Karantæne i Lübeck. Den danske Generalkonsul i Lübeck indberetter den 14. ds. til Udenrigsministeriet: Søkarantænen i Lübeck atter aabnet.

## Kaptajn Johan Kruse.



Ovenstaaende bringer vi Billede af Kaptajn C. P. J. Kruse, der, som kortelig omtalt i nærværende Blads Nr. 2, døde i Antwerpen den 21. December f. A., og begravedes fra Sct. Jacobs Kirken den 3. Januar d. A.

Kruse, der var født den 1. Juni 1854 i Flensborg, var Son af Hjulmand, senere Værkmester Kruse paa Straffeanstalten dersteds; han var, ligesom Faderen, en varm Patriot og en ivrig Forkæmper for den sønderjydske Sag.

I fjortenaars Alderen kom han til Sos, og tog i 1871 den almindelige Styrmandseksamen i Kjøbenhavn, rejste derefter til Kina og sejlede paa Kysterne af Kina og Japan som Styrmand med forskellige Skibe. I 1876 rejste han atter til Danmark og tog den udvidede Del af Styrmandseksamen, ligeledes i Kjøbenhavn, og derpaa atter til Kina og blev, 22 Aar gl., efter at have taget engelsk Kaptajnseksamen i Hongkong, Fører af Skonnertbrig »Hilda«, som ejedes af en svenskfødt Mand ved Navn Niels Møller. Dette Skib førte han i seks Aar, tog derefter til Danmark igen, rejste til England og underkastede sig da i 1884 engelsk Kaptajnseksamen i Newcastle, hvorefter han fik Dampskibet »Jolantha« at føre, som den Gang ejedes af d'Hrr. Nielsen, Andersen & Co. I 1888 købtes Skibet af »D. F. D. S.« og Kruse kom saaledes ind i Selskabets Tjeneste, da Skibet kom under dansk Flag.

Kruse var, foruden at være en dygtig og intelligent Skibsfører, ellig en Mand med mange Interesser, og dette har i den seneste Tid givet sig Udslag i hans, sammen med Kaptajn Lagesen, udgivne Bog »Kend dit Skib«, hvis Indhold vidner om en grundig Forstaaelse af og Kendskab til Skibbyggeri i al Almindelighed. Han var dertil en overordentlig hjælpsom og elskværdig Mand. I flere af de Skibe, som han førte, navnlig paa Langfart, samlede han saaledes god og sund Lektüre, som han tilvejbrogte, dels ved Gaver fra Venner og Bekendte, dels ved Køb, og hans saaledes samlede Bibliotek stod til hele Besætningens Raadighed.

Begravelsen forrettedes af den tidligere Sømandspræst fra Hull, Pastor Knudsen, som havde staaet den Afdøde og hans Hustru meget nær; han skildrede i hjertelige Ord Kruse som den dygtige Skibsfører, det gode Menneske og den varme Patriot, han havde været. Efter Talen bares Kisten ud af Kirken af Styrmand i Selskabets Tjeneste, hvorefter Jordfæstelsen fandt Sted paa Garnisons Kirkegaard.

I det store Følge saas, foruden en Mængde Kolleger af den Afdøde, talrige Repræsentanter for Skibsfarten, ligesom Bestyrelsen for Den alm. danske Skibsførerforening havde givet Møde fuldtallig. Ved Kisten paraderede to Kaptajner med Skibsførerforeningens Flag samt to Styrmand med Selskabets Kontorflag og dansk Flag.

## Fragtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene paa Grund af den vedvarende Vinter med Ishindring i flere Havne, nærmest Stilstand, og der sluttes kun ganske enkelte Skibe, der ligger eller er bestemt til isfri Havne, ligesom de Tilbud, der forelaa fra skandinaviske Havne, for den største Del er trukket tilbage.

Returfragter Vest fra og Mellemrigsfragter holder sig uforandret og de i Fart værende Skibe anbringes i saadanne Ture.

Med Hensyn til de mindre Skibe har heller ikke den forløbne Uge med den vedvarende Frost noget særlig nyt at opvise. Af Foraarsfragter foreligger der foreløbig kun Noteringer fra Stralsund, som ligesom i Fjor noterer 4 M. for Rug, 5 M. for Havre. Sverig noterer i Øjeblikket saa godt som intet, og Danmark fra Provinserne heller ikke noget af Interesse. Kjøbenhavn sluttede bl. a. Hvede til Horsens 18 Øre og er iøvrigt mindre livlig.

## Fra Sø og Land.

Falden over Bord. Letmatros Esben Larsen, Søn af Sofie Larsen, Bjernede ved Sorø, er den 18. December i Vesterhavet gaaet over Bord fra Skibet »Danmark«, Kaptajn Husfeldt, og druknet. Skibet var paa Rejse fra Præsto til England.

Jernet i armeret Beton. Hvorledes Jernet i armeret Beton i Tidens Løb forholder sig overfor Rust har været Genstand for forskellige Opfattelser; man har inddelt i Paris gjort den Opdagelse, at det holder sig ganske uskadt i Aarenes Løb. En Bygning, der var opført i 1852, og hvis flade Tag indvendig var forstærket med  $3\frac{1}{2}$  Jern-Bjælker, blev for en Del Aar siden undersøgt med det Resultat, at man fandt Jernet velbevaret. En lignende Undersøgelse, foretaget i de sidste Dage, har givet ganske samme Resultat.

(»The Engineer«.)

## Havarier og Forlis.

Josef Agost Foherezeg, Dpsk. af Fiume, er for Indgaaende til Svendborg fra Sulina med en Ladning Majs grundstødt ved Kristiansminde. Skibet losses i Lægter for at komme flot.

Saga, Fiskerkvase af Grenaa, er strandet paa Kronborg Pynt. Fartøjet har Assistance af »Bien«.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Martha« af Marstal, der maaler 63 Netto Reg.-Tons, er af Ejeren, Skibsfører C. Madsen, bleven solgt til Styrmand Baurup. Ommel, for en Kobesum af 17,000 Kr.

(»Æro Avis«.)

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, er følgende Skibe solgt:

Skonnerten »Ella« af Brantevik, 180 Reg.-Tons, ombygget i Norge 1879, til Finland for Kr. 5,000.

Skonnerten »Charles« af Råå, bygget Rusland 1900, 119 Reg.-Tons, 260 Tons dw. og 80 Stander. Skibet har 1. Klasse i fransk Veritas i 4 Aar, og er et ualmindeligt godt og smukt Fartøj. Prisen er c. Kr. 7,000. Køberen er Kaptajn Gustaf Pettersson i Vestervik m. fl.

Skonnerten »Hela« af Ekensund, bygget 1911 af Eg i Tyskland, 39 Reg.-Tons, 110 Tons dw. 12 Aars 1. Klasse i Germ. Lloyd. Kobesum Kr. 14,250. Køberen er Kaptajn Hans-Erichsen i Marstal.

3/m. Skonnert »Gudrun« af Bergavara, 350 Reg.-Tons, bygget i Norge 1889, Klasse 5, G. 1. 1. til 1916, solgt til Finland for Kr. 15,500.

3/m. Skonnert »Framnäs«, c. 290 Reg.-Tons, bygget 1880, solgt til Finland for Kr. 11,000.

Med Skruedamperen »Tula«, bygget af Helsingørs Jeruskibs- og Maskinbyggeri til Det forenede Dampskibsselskab, foretoges forleden officiel Provetur i Sundet, der i enhver Henseende, ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angaar, forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 253 Fod langt i Hoveddækket, 37 Fod bredt og 17 $\frac{3}{4}$  Fod dybt. Maskinen er triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 1,000 indicerede Hestes Kraft, og Kølterne er udrustet med Wilh. Schmidts Overheder.

Proveturen endte i Kjøbenhavn, hvor Selskabet overtog Skibet og straks lod det indgaa i den for samme bestemte Fart.

# BRASSO

## Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

## Skibsefterretninger.

## Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schuheit, ank. Catania 13./1. — Algarve, Borries, pass. Citavos 12./1. for Marseille. — Aleksandra, Nielsen, pass. Lizard 1./1. — Anglo Dane, Tunnesen, afg. Bergen 13./1. — A. N. Hansen, Sorensen, afg. Havre 14./1. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 14./1. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 4./1. hertil. — Arno, Fischer, ank. hertil 14./1. — Aurora, Gommesen, afg. Riga 12./1. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Sorensen, afg. Reval 14./1. til Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. hertil 13./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 13./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Riga 6./1. — Christian IX, Mikkelson, pass. Brunsbittel 12./1. for London. — Dagmar, Sorensen, ank. Reval 9./1. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 7./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, afg. Dunkerque 14./1. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./1. — Hengest, Munck, afg. Riga 13./1. hertil. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 14./1. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 10./1. hertil. — Jolantha, Rasmussen, ank. Antwerpen 13./1. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 13./1. — Kontucky, Andresen, afg. Kristiania 7./1. — Kiew, Jorgensen, ank. Antwerpen 11./1. — Kursk, Wieneke, ank. Genua 13./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, afg. herfra 14./1. til Königsberg. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 30./12. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Pera 13./1. til Bourgas. — Minsk, Harder, afg. Swansea 13./1. til Liverpool. — Moskov, Jon Jonsen, ank. Reval 11./1. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 7./1. — O. B. Suhr, Frisenotte, ank. Riga 9./1. — Odessa ank. Hull 4./1. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 11./1. — Oscar II, llempel, pass. Fair Isle 15./1. for New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 9./1. — Perm, Gotthardt, ank. London 8./1. — Saga, Hansen, afg. Königsberg 14./1. hertil. — Saxo, Müller, afg. herfra 10./1. til Reval. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Boston 14./1. til Filadelfia. — Thyra, Dam, ank. Arendal 12./1. — Tiber, Petersen, ank. Lissabon 14./1. — Tomsk, Wiher, ank. Antwerpen 9./1. — Tyr, Thaning, ank. hertil 14./1. — United States, ank. hertil 19./12. — Viking Meyer, ank. hertil 14./1.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Blyth 13./1. til Svendborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 3./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 13./1. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, afg. Sabine Pass 22./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawiu, Carstensen, ank. Methil 9./1. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Newcastle 8./1. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Penacola 19./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallison, Christensen, ank. Rosario 19./12. — Wladimir Reitz, (Olseu), ank. Buenos Aires 18./12. — Holmer Mørch, Thorsøe, afg. Penacola 14./12. til Montevideo. — Newa, Dahl, ank. Madeira 28./12.

**Vesterhavet.** Nancy, Nielsen, afg. Valenciu 12./1. til Trapani. — Fylla, Brinch, afg. Dordrecht 13./1. til Palermo. — Nexos Busse, ank. Gelle 13./1. — Inger, Schiff, ank. Amsterdam 13./1. — Norma, Maden, afg. Manchester 12./1. til Bordeaux. — Ellen, Hansen, ank. Hamburg 12./1. — Rigmor, Larsen, pass. Dungeness 12./1. for Cadiz. — Karla, Nielsen, ank. Abo 12./1. — Nautik, Nielsen, afg. Swansea 12./1. til Palamos. — Laura, Pedersen, ank. Malmo 12./1. — Cito, Jepsen, afg. Noustadt 11./1. til Libau. — Gerda, Iversen, pass. Hook of Holland 11./1. for Alicante. — Nora, Lauritsen, afg. Rouen 11./1. til Swansea. — Marie, Jessen, afg. Newcastle 11./1. til Husum. — Polly, Mathiasen, ank. Llanely 13./1.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 9./1. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 10./1. — Gullfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 14./1.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Dundee 10./1. — London, Bom, afg. Tynon 11./1. til Kiel. — Paris, Hoegstedt, ank. Frederikshavn 11./1. — Bryssel, Kaas, ank. Barry 12./1.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Port Talbot 11./1. — Wien, Boeck Hansen, ank. Ghent 13./1. — Roma, v. Thun, ank. Riga 13./1.

**Frø.** Austa, Bagger, afg. Newcastle 6./1. — Freja, Nielsen, afg. Frederiksstad 15./1. — Vera, Thing, pass. Kjøbenhavn 14./1. til Calais.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Bintang ank. Bangkok 11./1. for udg. — Samui ank. Singapore 10./1. for udg. — Bandon pass. Perim 10./1. for hjemg. — Pagan afg. Suez 11./1. for udg. — Chumpon ank. Frederiksstad 13./1. for udg. — Arabien ank. Kjøbenhavn 8./1. — Siam, afg. Hongkong 8./1. for udg. — Kina pass. Perim 12./1. for udg. — Tranquebar pass. Vliessingen 7./7. for udg. — Indien ank. Buenos Aires 1./1. for udg. — Cathay afg. Port Pirie 6./1. for hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. St. Thomas 3./1. — St. Croix afg. London 12./1. for udg. — St. Jan ank. Havre 11./1. for hjemg.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hagen, ank. Tyno 14./1. — Martha, Christensen, ank. Swansea 9./1. — Elna, Rathje, ank. Arzew 11./1. — Thorese, Pedersen, afg. Swansea 6./11. — Harriet, Larsen, ank. Seaham 11./1. — Dagny, Therkildsen, ank. Swansea 14./1. — Simone, Møller, afg. Sfax 9./1. — Jeanne Olsen, afg. Bordeaux 13./1. — Vera, Larsen, afg. Oran 12./1. — Daisy, Lagesen, afg. Sfax 2./1. — Annine, Leth, afg. Arzew 14./1. — Kamma, Löffler, afg. Swansea 9./1.

**Term.** Sara, Jensen, ank. Windau 11./1. — Helene, Sorensen, ank. Burntisland 13./1. — Sjælland, Svarrer, ank. Libau 4./1. — Agnete, Dam, ank. Rotterdam 13./1. — Herma, Farup, afg. Grimsby 12./1. — Alice, Jorgensen, afg. West Hartlepool 8./1.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Stockholm 13./1. — Ragnarild, Schultz, afg. Königsberg 12./1. — Valborg, Hansen, afg. Burntisland 12./1. — Gunhild, Hansen, ank. Burntisland 10./1.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 14./1.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. St. Nazaire 12./1. til Barry Dock. — Nelly, Clausen, ank. Ystad 11./1. — Fanny, Erikson, afg. Swansea 4./1. til Neapel. — Lilly, Duhn, pass. Gibraltar 11./1. for Norge. — Alexy, Sorensen, afg. Sevilla 11./1. til Iviza. — Dagny, Degu, pass. l'Ouessant 9./1. for Almeria. — Mary, Clausen, ank. Hull 11./1.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Gelle 13./1. — Svend, Schmidt, ank. Grimsby 12./1. — Urania, Clausen, afg. Emden 2./1.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Blyth 13./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Las Palmas 10./1. — Holland, Poulsen, ank. Methil 12./1. — England, Andersen, ank. Nantes 4./1. — Rusland, Bennetsen, ank. Methil 13./1.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Salerno 13./1. til Valenciu.

**Dampskibsselskabet af 1811.** Edna, Iversen, afg. Karrebøksminde 13./1.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Ostende 6./1. — Amalienborg afg. Newport Mon 10./1. — Anna Mærsk pass. Hanstholm 6./1. — Brattingsborg ank. New Orleans 4./1. — Borglum ank. Barry 9./1. — Chassie Mærsk ank. Bordeaux 3./1. — Dansborg afg. Genua 5./1. — Elsborg ank. Torre 5./1. — Esrom ank. Tyne 2./12. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 7./1. — Fredensborg ank. Garston 8./1. — Frederiksborg ank. Genua 4./1. — Guldborg afg. Sunderland 9./1. — Gurre ank. Genua 1./1. — Hammerhus ank. Rio 9./1. — Harrildsborg ank. Talbot 8./1. — Houeborg ank. Malaga 8./1. — Jelling ank. Huelva 10./1. — Jomshorg afg. Fairwater 10./1. — Jungshoved afg. Antwerpen 7./1. — Jøgersborg afg. Brest 9./1. — Kallundborg ank. Sabiulla 7./1. — Kalo ank. Helsingør 6./1. — Klampenborg ank. Cardiff 7./1. — Kronborg ank. Genua 2./11. — Lejro ank. Gibraltar 9./1. — Lilleborg afg. Rufisque 3./1. — Marsehborg afg. Rio 2./1. — Næsborg ank. Riga 5./1. — Peter Mærsk ank. Huelva 5./1. — Randeshorg pass. Gibraltar 8./1. — Rosenborg pass. Kjøbenhavn 10./1. — Silkeborg ank. Libau 9./1. — Skukkeborg ank. Memel 9./1. — Skanderborg afg. Bordeaux 10./1. — Skjoldborg afg. Barry 3./1. — Skodsborg ank. Hull 8./1. — Spigerborg afg. Rotterdam 10./1. — Stegelborg ank. Genua 2./1. — Stjerneborg pass. Sagres 5./1. — Soborg ank. Genua 2./1. — Taarnborg ank. London 6./1. — Tuborg ank. Savona 2./1. — Ulfshorg ank. Savona 10./1. — Uranienborg afg. Huelva 10./1. — Visborg afg. Passages 6./1. — Vordingborg afg. Riga 9./1. — Ørkild pass. Dartmouth 29./12.

**Æro.** Enigheden, Jensen, ank. Bandholm 11./1.

## Sejlskibe.

**Æro.** Diane, Hansen, ank. Bridgeness 10./1. — Ingolf, Olsen, er afg. Landskrona til Antwerpen. — Heimdal, Staugaard, er afg. Frederikshald til Themsen. — Phoenix, Rasmussen, ank. Svendborg 11./1. — J. Koføed ank. Plymouth 9./1. paa Grund af Storm. — H. C. Grube, Svane, ank. Plymouth 11./1. paa Grund af Storm. — Alf, Rasmussen, ank. Dysart 12./1. — Dorthen, Boye, ank. Wemyss 12./1. — Hydra, Christensen, ank. Dysart 12./1. — Laura, Jensen, ank. Cadix 11./1. — Caroline Kock, Rasmussen, pass. Dungeness 8./1. for Hamburg. — Salvador, Sand, ank. Dysart 12./1. — Ægir, Winther, ank. Gøteborg 12./1. — Smart, Christensen, ank. Bonuss 12./1. — Ludvig Braamsen, Gøth, er ank. l'Lanely. — Ruth, Folmer, ank. Kolding 12./1. — Amor, Hansen, ank. Dysart 12./1. — Vigilant, Jacobsen, ank. Wemyss 13./1.

## INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, den 16. Januar 1912. — Kapitajn Johan Kruse. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

**Th. Simonsens Eftf.**

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

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

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

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

**Steedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Markkristensen.

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.  
**MARIAGER.**

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

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus

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

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 70,  
Postadress: Sprängsviken.  
Medlemmar paa alla lastingsplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Pliteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

**Hill-Madsen\***  
Smiede & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Th. Øbr. 2238x.

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

Jydsk Skibsekvipering  
og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

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

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

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.

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

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billiget i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
Kommissioner udføres.  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhryingskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhryingsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

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

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

**ABONNEMENTSPRIS.**  
er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.  
Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.  
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“  
TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. Januar 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
 Otto Schwades Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Paint  
 Slanger af Hor, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla — Wirerop  
 Redningskrandse og  
 Redningsbølter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Fritager Nr. 11.



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

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als <b>DANSK FARVEFABRIK</b> (SYSTEM  <b>HOLZAPFEL</b> ) Indregistreret    Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	---	---	-----------------

## LANDMANDSBANKEN

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

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901.    Kvæsthusgade 3, St.    Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
( 6886.    Kjøbenhavn K.

### Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Møntie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

### De private Assurandører lim.

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

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

### Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

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

### Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Telegramadr.:    **Hans Smith.**    Telegramadr.:  
„Smith,    Etableret 1850.    „Smith,  
Cronstadt“       Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

### Marstal

### Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

**H. H. ADRIAN**

Kobbersmedemester  
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter**

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

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Skib til Salg.

Jagt „Petra“ af Svendborg,  
der måler 23,63 Brutto-Tons,  
18,48 Netto-Tons, laster død  
Vægt 850 Cnt.

**H. P. Hansen,**  
Vindeby, Svendborg.

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

## Kasko

paa norske, svenske, finske og  
danske Jern- og Staalsejlere  
dækkes af Undertegnede.

**Joh. Wesmann.**  
Telegramadr.: „Wesmann“.  
Kristiania. (H.O.479)

## Skibsfører.

Yngre Skibsfører søger  
Førerplads i Damp(er) imod at  
ndløse nogle Aktier. Billet,  
mrkt.: „Skibsfører 296“, mod-  
tager „Dansk Søfartstidende“s  
Kontor.

## RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
**Ratin's Salgskontor,**  
Pilestræde 1. Køb K. Tel. 3662

## Nyt Skib til Salg.

En under Bygning værende  
Jagtskonnert, ca. 80 Br.-Tons  
er til Salg ved Hørvendelse  
til Skibsbygger **A. Jensen,**  
Øksenhjerg, Svendborg.

**Remington,**  
eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
**L. Kristensen, 27, Vestergade**

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.  
Gammel Strand 34.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,  
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte  
Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

„Gammel Dansk Snaps“  
er noget for sig.

Den bedste!

„Gammel Dansk Snaps“  
er appetitvækkende og  
tilpas stimulerende.

**Faas overalt!**

**R. H. Segelcke A/S., Hjørring.**

„GAMMEL  
DANSK SNAPS“  
fra Segelcke, Hjørring.  
en gros Stormgade 12, Telf. 5670.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

## 4 Ophalingsbeddinger.

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

## Officielle Bekendtgørelser.

## Bekendtgørelse.

Herved meddeles, at der ved „Hollænderen“, indenfor  
Als Odde Bro, findes en Palle i Sejløbet, saaledes at Ho-  
bro—Mariager Fjord tor Tiden kun er sejlbart for Skibe med  
højest 13' Dybtgaaende.

Paa Havneudvalgets Vegne:

**Regnar Th. Genefke,**

Medlem af Havneudvalget.

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske  
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**



## Ved Aarsskiftet.

(Sluttet.)

Nordamerika har i 1911 vist en i høj Grad velkommen Bedring i Sammenligning med de nærmest foregaaende ikke saa faa Aaringer og tillrods for, at Markedet laa nogenlunde godt de første 8—9 Maaneder, kom der dog først rigtig Gang i Tingene, da der skulde fragtes Rum for Bomuldstransporterne efter den ualmindelig store Høst. Tonnage i U. S. var knap, og den maatte skaffes fra Evropa, Brasilien eller Argentina, hvilket i November—December bragte Raterne for Bomuld fra Golfen op til 47/6 Liverpool, 48/9 Bremen, medens der til samme Lossehavn fra Wilmington betalles indtil 37/6. Dette var ganske usædvanlige Fragter, navnlig naar der ses hen til, at de havde været nede paa 33/9 fra Golfen og 25/ fra Wilmington. Gennemsnitsfragten var fra Golfen i de tre sidste Aar 38/1, 33/ og 29/6 og fra Wilmington 30/6, 23/9 og 20/9<sup>3</sup>/<sub>4</sub>. Opgangen vil bedst kunde ses heraf. Paa Form »O« fra Savannah til U. K. eller Kontinentet svingede Raten mellem 21/3 og 40/. Der var en ligefrem enorm Efterspørgsel for prompt Tonnage i Aarets sidste to—tre Maaneder, ikke mindst paa Timecharter, og Rederne kunde næsten faa, hvad de ønskede. Der betalles for Levering i U. S. Tilbagelevering i Evropa indtil over 8/ Dødvægt, selv for store Baade. Varer af alle Slags — saa som Korn, Kul, Petroleum, Bomuld, Tømmer, Fosfat, Stykgods, Oljekager etc. — skulde skibes, og der effektueredes en Mængde brillante Forretninger. Der betalles i Aarets Løb lavest og højest 32/6 à 48/9 for Deals fra St. John, 36/6 à 47/6 til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Korn Filadelfia eller Baltimore/Rotterdam, 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 9/ à 15/ for Kul fra Filadelfia etc. til Vestitalien, 12/ à 15/6 Aleksandria, 20 à 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> C. for Petroleum i Kasser til Japan (to Havne), 30/ à 38/ Dødvægt New York/Australien (fire Havne), 9/ à 13/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Netto Charter Golfen/U. K. eller Kontinentet, 11/ à 16/ til Danmark (Basis én Lossehavn). For Tømmer fra Golfen betalles til Holland og/eller Englands Østkyst (to Lossehavne) mellem 77/6 og 90/, til Middelhavet (tre Lossehavne) mellem 91/3 à 97/6, medens de til nedre La Plata Havne svingede mellem 117/6 (Januar) og 137/6 (August), til Bahia Blanca mellem 127/6 og 135/ og til Sydafrika (to Lossehavne) mellem 112/6 og 120/.

La Plata Markedet frembød ikke noget særlig bemærkelsesværdigt. Det laa langt den overvejende Del af Aaret svalt, og der var til Tider endog slet ingen Kornlaster af faa. La Plata Markedets Lunefuldhed er tilstrækkelig bekendt, men i det forløbne Aar var der ingen Overraskelser; Tønen var slæbende undtagen lige en kort Periode i November, da der, paa Grund af den almindelige Fasthed overall, sluttedes en Række Baade for Lastning pr. Januar—Marts til ganske tiltalende Rater, men dette har sikkert kun været paa Spekulation og af Frygt for, at Markederne skulde stige yderligere. Aaret begyndte med Rater varierende mellem 9/ og 10/ fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), og dette Niveau holdtes de første 5 Maaneder. Samtidig betalles mellem 10/ og 12/ fra San Lorenzo Grænsen, men saa indtræder der en uhyre snavet Periode, som varer til godt ind i August Maaned, fra hvilket Tidspunkt der igen kommer Liv i Forretningerne, og Raterne stiger da gradvis, indtil de naar deres Højdepunkt i Slutningen af November og Begyndelsen af December. Paa samme Basis som forannævnt betalles der i Aarets Løb mellem 6/9 (Juni) og 16/3 (December) fra Buenos Aires, mellem 8/6 og 16/ fra San Lorenzo Grænsen, mellem 8/6 og 17/6 fra Bahia Blanca og mellem 10/ og 20/ fra Colastine. For Quebracho fra Colastine sluttedes der fra 14/6 (i Marts) til 17/6 (November). Medens Hjemfragterne saaledes har været

underkastet nogle Svingninger, holdt Kulfragterne sig udefter ret konstant. Fra Cardiff til nedre La Plata Havn betalles i Begyndelsen af Januar 14/, men allerede i Slutningen af samme Maaned er Raten oppe paa 16/6 og i Marts paa 18/. Fra Marts og Aaret ud svinger Fragterne kun mellem 18/ og 20/, og fra Hull betalles mellem 15/6 og 19/6. Iøvrigt betalles fra Cardiff eller Newport 14/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 20/ til Bahia Blanca, 17/ à 23/ til Colastine, 13/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 20/ til Rio Janeiro. Til »Øerne« var Svingningerne større, idet der fra Cardiff betalles mellem 7/ og 11/ til Las Palmas eller Teneriffa, mellem 7/6 og 11/6 Kap Verde. Fra Østkysten eksporteredes ogsaa en Del Kul, og til Las Palmas eller Teneriffa betalles fra 6/9 til 11/3 fra Tynen. Gennemsnitsraten fra San Lorenzo Grænsen for Korn paa tidligere nævnte Basis for de sidste fire Aar er anslaaet til 11/3 (1911), 10/10<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 12/8 og 13/2 (1908). — Gennemsnitsraten for Kul ud fra Wales til nedre La Plata Havn var 18/3 (1911), 15/3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 10/9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 10/ (1908).

Østersøen laa, som omtalt i Indledningen, særdeles snavet de første halve Aar. Det var smaat med Laster, og Raterne holdt sig lave. Eksempelvis skal anføres, at der for Korn fra Reval fra Januar til April betalles mellem 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. og 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam, fra Libau eller Windau 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Havrebasis Rotterdam, 9 d. à 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. London, 10 d. à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Antwerpen, medens der fra Riga i April og Begyndelsen af Maj sluttedes til lignende Rater for Korn, Frs. 17 Hør til Ghent, Hfl. 11 D. B. Holland, Frs. 26 Antwerpen, men fra Petersborg og Bottenhavnenes Genaabning i Maj begynder der at gøre sig en bedre Tendens gældende overalt. Særlig Trælaster er rigelige, og Redernes faste Holdning bevirker, at Markedet fra Uge til Uge bedrer sig, saa at vi hen paa Efteraaret bliver Vidne til ligefrem udmærkede Fragtrater, i første Række for Træ. Begæret efter Tonnage er ganske usædvanlig stort, og mangen en Spekulant eller Købmand har uden Tvivl lidt betydelige Tab paa Fragterne. Fra Petersborg betalles pr. f. o. w. for Korn 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> London eller Rotterdam, 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 Weser eller Dunkerque, 1/6 Rouen, men allerede i Slutningen af samme Maaned er Fragterne 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 3 d. højere, og de stiger da fremdeles indtil der i August betales 1/6 London eller Rotterdam, 1/8 Dunkerque, 1/9 Rouen. I de følgende Maaneder indtil Navigationens Slutning finder der dog kun forholdsvis ringe Kornafskibninger Sted, og lige inden Navigationens Slutning betales Aarets højeste Rater for ganske enkelte Ladninger, nemlig 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Rotterdam, 1/9 à 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> London eller Hull. Af Træ var der derimod en voldsom stor Eksport, baade skaaren Last, Props, Pulpwood etc. og der opnaas fortrinlige Rater. For Kortprops til Kulhavnen paa Østkysten betalles der først paa Sæsonen 24/ à 25/, i Juli 27/, i August 30/ à 32/, i Oktober 40/ og i November 42/ à 47/6, ja i et Par enkelte Tilfælde vistnok endog 50/. For Pulpwood til Rotterdam varierede Raten mellem Mk. 22 og 28 pr. Favn, til Terneuzen mellem Frs. 28 og 38, til Østnorge, som var en meget betydelig Aftager, mellem 23/ og 34/. Fra Riga betalles for Hør til Ghent mellem Frs. 17 og 20, til Dunkerque mellem Frs. 18 og 21, og for D/B 21/6 à 28/6 til London, Hfl. 11 à 15 til Holland, Frs. 26 à 33 til Antwerpen eller Ghent, 30 à 40 til Rouen, 34 à 45 Bordeaux. For Sveller til London betalles mellem 7/6 og 10/3, til West Hartlepool mellem 7/6 og 9/9. De højeste Fragter fra Libau opnaaedes i Oktober—November, og der sluttedes indtil 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> London eller Rotterdam, 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dunkerque, 1/6 Rouen, 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff. Fra de tyske Havne var Eksporten livlig, og gode Rater betalles i Aarets sidste Halvdel. Fra Königsberg betalles mellem 1/ og 1/6

Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam,  $1\frac{1}{2}$  d. mere til Antwerpen, og for Sukker fra Danzig til London mellem  $\frac{4}{9}$  og  $\frac{7}{1}$ . Ogsaa Stettin tog en Del Baade til lignende Rater. Fra Botten blev der skibet en Masse Træ, men det vilde blive for vidtløftigt blot tilnærmelsesvis at give en detaljeret Beskrivelse af Forholdene paa de mange forskellige Pladser. Vi skal derfor indskrænke os til at anføre, at Raterne steg alt eftersom Sæsonen rykkede frem samt nævne nogle Afslutninger fra enkelte af de vigtigste Havne. Fra Geste betalles mellem  $\frac{20}{1}$  og  $\frac{30}{1}$  for skaaren Last til London, fra Finland  $\frac{28}{1}$  à  $\frac{42}{1}$  til Bristol Kanalen, fra Hernösand  $\frac{22}{1}$  à  $\frac{37}{6}$  til West Hartlepool, fra Hudiksvall Frcs.  $61\frac{1}{2}$  à  $75$  til Tanger og Casablanca, fra Sundsvall  $\frac{20}{1}$  à  $\frac{31}{6}$  til London,  $\frac{27}{1}$  à  $\frac{35}{1}$  til Belfast, Frcs.  $60$  à  $67$  til to Pladser Tunis/Algier, Frcs.  $61$  à  $69$  Aleksandria (Dellast Bjælker), fra Wiborg  $\frac{23}{9}$  à  $\frac{37}{6}$  Kings Lynn, Frcs.  $60$  à  $75$  Aleksandria (Dellast Bjælker).

Kulfragterne ind til Østersøen laa elendigt det første halve Aar, inen fra Juli var de i stadig Stigning lige til Nytaar, og der fandt mange Befragtninger Sted til udmærkede Rater. Fra Tynen, Blyth, Hull eller Forth betalles  $\frac{3}{6}$  à  $\frac{7}{9}$  Kronstadt,  $\frac{3}{6}$  à  $\frac{5}{6}$  Riga,  $\frac{3}{9}$  à  $\frac{6}{1}$  Reval,  $\frac{3}{10\frac{1}{2}}$  à  $7$  Stockholm,  $\frac{4}{3}$  à  $\frac{7}{6}$  Königsberg (n. Br.),  $\frac{3}{6}$  à  $6$  Swinemünde,  $\frac{3}{3}$  à  $\frac{5}{6}$  Kjøbenhavn,  $\frac{4}{1}$  à  $\frac{7}{1}$  danske Provinshavne (1,000—1,800 Tons Baade),  $\frac{5}{1}$  à  $\frac{8}{1}$  for Smaabaade,  $\frac{3}{9}$  à  $\frac{6}{10\frac{1}{2}}$  Lübeck,  $\frac{3}{9}$  à  $\frac{6}{6}$  Kiel. Fra Cardiff eller Newport svingede Raterne mellem  $\frac{4}{6}$  og  $\frac{7}{3}$  til Kronstadt,  $\frac{4}{9}$  og  $\frac{7}{3}$  Reval,  $\frac{4}{1}$  og  $\frac{7}{1}$  Kjøbenhavn.

Hvidehavet udfoldede et betydeligt Liv hele Sæsonen igennem, og hen paa Efterommeren var Raterne høje. Fra Archangel betalles for skaaren Last mellem  $\frac{32}{1}$  og  $\frac{47}{6}$  til London, Hull eller Grimsby  $\frac{33}{1}$  og  $\frac{45}{1}$  til Sharpness,  $\frac{33}{6}$  og  $\frac{50}{6}$  til Liverpool, Frcs.  $48$  og  $62$  Antwerpen eller Ostende. For Kul fra Tynen eller Blyth til det nordlige Norge sluttedes der til  $\frac{3}{7\frac{1}{2}}$  à  $\frac{8}{6}$ , til Archangel mellem  $\frac{3}{6}$  og  $\frac{5}{6}$ .

Kjøbenhavn, den 19. Januar 1912.

Af Finanslovs-Debatten i Folketinget. I Folketingets Møde den 16. ds. behandledes bl. a. Handelsministeriets Budget. I Følge »Natt. Tid.« fandt ved denne Lejlighed følgende Ordskifte Sted:

Ordføreren (N. P. Jensen) gennemgik Betænkningen og anbefalede Flertalsindstillingen.

K. M. Klausen og Zahle anbefalede de af Socialdemokrater og Radikale stillede Forslag om Foredragsbevillinger.

Wulff beklagede meget, at det var foreslaaet af alle de andre Partier at nedsætte Bevillingen til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart med Halvdelen (2,000 Kr.). Dette er — siger Taleren — ganske uretfærdigt. Af en Sammenligning med Bevillingsmyndighedernes Stilling til de andre Erhverv faar man det Indtryk, at Ændringen betegner en ligefrem fjendtlig Stilling til Søfarten.

Mægaard (Rønne) sluttede sig til Wulff og vilde meget henstille, at Spørgsmaalet blev taget op paany mellem 2. og 3. Behandling.

Handelsministeren nærede det samme Ønske og takkede Wulff og Mægaard for deres Udtalelser.

Ordføreren: Det er ikke rigtigt, at Skibsfarten stilles stedmoderligt f. Eks. i Forhold til Landbruget. Men jeg skal være villig til at overveje Spørgsmaalet paany, og maaske kan der findes en Middelvej.

Efter yderligere Bemærkninger af Wulff, K. M. Klausen og Ministeren m. fl. sluttede Forhandlingen og Flertallets Ændring vedtoges, medens Socialdemo-

kraternes og de Radikales Ændringer om Foredragsbevillinger forkastedes.

Her afbrød Formanden Forhandlingerne.

Med Hensyn til den ærede Ordførers Bemærkning, at der maaske kan findes en Middelvej med Hensyn til Bevillingen til Fællesrepræsentationen for dansk Søfart, maa det absolut gøres gældende, at der i Virkeligheden ikke er noget at slaa af paa, naar Repræsentationens Virksomhed ikke skal hæmmes. Det bør erindres, at Repræsentationen tildels tæller Repræsentanter for Foreninger, som ikke raader over store Midler, samt at dens Arbejde er vokset betydeligt i de senere Aar og dens Udgifter stegne.

R e d.

Trafikforstyrrelserne og Lodsforholdene i Keiser Wilhelm-Kanalen er paany blevet drøftet i den Nautiske Forening i Hamburg. Forsamlingen vedtog, efter nogle Meddelelser af et Medlem, følgende Henvendelse til den tyske Forening: Hamburgs Nautiske Forening har i sit sidste Møde beskæftiget sig med de hyppige Klager fra Skibsfartskredse over Forsinkelser i Passagen gennem Keiser Wilhelm-Kanalen, som nu er bleven højlydt. Ved Behandlingen af dette Spørgsmaal oplystes det, at den kejserlige Kanalbestyrelse har ansøgt om Oprettelse af ti ny Lodsstillinger. Der blev dog ved den Lejlighed anført, at dette Antal ikke tilnærmelsesvis vilde være tilstrækkeligt, men at det tredobbelte Antal vilde behøves.

Som det nu yderligere fremgaar af en den 21. December f. A., offentliggjort Meddelelse i »Norddeutschen Allgemeinen Zeitung« om Finanslovsforslaget for 1912, forudsættes der deri kun Oprettelse af syv ny Lodsstillinger. Foreningen anser dog dette Antal for fuldstændig utilstrækkeligt, ikke alene med Henblik til de Vanskeligheder, som har vist sig sidste Aar, men i Særdeleshed med Hensyn til den yderligere Tiltagen af Trafiken, som sikkert kan ventes i det kommende Foraar. Foreningen anmoder derfor den Tysk Nautiske Forenings Formand om at meddele Indenrigsministeren, at en Bevilling til flere Lodsstillinger og overhovedet en større Frihed for Præsidenten for Kanalbestyrelsen til Antagelse af ny Lodser er ubetinget nødvendig, hvis der ikke skal opstaa store Vanskeligheder, der vil tilføje det tyske Folks Interesser stor Skade. Samtidig anmoder Foreningen indtrængende om, at dette Anliggende maa blive sat paa Dagsordenen for det næste Søfartsmøde.

(»Neue Hamb. Zeitung.«)

Ophævelse af Adressekommissionen i Archangel. Et Skibsmæglerfirma i Archangel har under 2. Januar tilstillet »Hamb. Corr.« et saalydende Cirkulære: I Archangel Havn har det fra gammel Tid været Skik, at de udenlandske Skibe til Fordel for Afskiberen betalte Adressekommission, 55 Kopek pr. Reg-Ton, hvilket ogsaa senere af Archangel Børs-Komité blev optaget i Havnereglementet. Nu har imidlertid Handelsministeriets Afdeling for Handel og Industri meddelt Børs-Komitéen, at denne Afgift maa henregnes mellem de Afgifter, der ophævedes ved Lov af 8. Juni 1901, af hvilken Grund de ikke skal betales, hvis der ikke foreligger nogen bestemt Aftale i saa Henseende mellem Afskiberen og Modtageren. Paa Grund af ovenanførte har Archangel Børs-Komité anset det som sin Pligt at gøre Archangel Eksportørerne opmærksom paa, at i Fremtiden er Modtageren kun forpligtet til at betale Adressekommission, naar Certepartiet indeholder en klar Aftale i saa Henseende mellem Modtager og Afskiber.

Børs-Komiteén har i et Møde besluttet at indgive Klage til Handelsdepartementet over nævnte Anordning og vil blandt andet henvise til, at Adressekommissionen endnu betales i andre russiske Havne f. Eks. Windau, Reval etc. af fra Udlandet ankommende Dampere. Som det vil være Rederne bekendt er der ofte til Archangel ankomne Dampere, hvis Certepartier ikke indeholdt Klausulen: »Dampere betaler den sædvanemæssige Adressekommission«. Ved Afregning med Afskiberen opstod der som Følge heraf ofte Uoverensstemmelser, og Afskiberen henholdt sig i saadanne Tilfælde til Klausulen: »Dampere betaler de sædvanemæssige Havneafgifter«.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, den 17. Januar. Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Dampskibsselskabet Øresund som Reder for Dampskibet »Sverige« tilpligtet at betale til Dampskibet »Ellen«s Rederi. Dampskibsselskabet Ellen af Karlshamn, 31.613 Kr. 62 Øre plus Renter samt i Sagsomkostninger 300 Kr. og i Erstatning til Firmaet Theo Koch & Co., som Generalrepræsentant for Ladningsassurandørerne, 13.827 Kr. 36 Øre plus Renter og i Sagsomkostninger 150 Kr. — alt i Anledning af de nævnte Dampere Sammenstød i Øresund den 29. Marts f. A., ved hvilket »Ellen« sank.

(»Ritz. Bur.«)

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Resultatet af Maskinisteksaminerne i December 1911. Til Maskinpasserprøven har indstillet sig 12, hvoraf 8 bestod, til den almindelige Maskinisteksamen 129, hvoraf 89 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve, Maskinfagene, 3, som alle bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve, Hjælpefagene, 10, hvoraf 8 bestod, til den udvidede Maskinisteksamen, alle Fagene, 40, hvoraf 28 bestod. Til Tillægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 109, hvoraf 81 bestod.

Hamburg—Amerika-Linien. Hamburg, den 17. Januar. Hamburg—Amerika-Liniens Bestyrelsesraad foreslaar at udbetale et Udbytte af 9 Procent for det forløbne Driftsaar imod 8 Procent i Fjor, og at overføre 29 Millioner Mark til Afskrivningskontoen og Reservefonden. Endvidere foreslaas det at forhøje Aktiekapitalen med 25 Mill. Mark.

(»Ritz. Bur.«)

Dødsfald. Aalborg, den 15. Januar. Føreren af Dampskibet »Væring« af Kjøbenhavn, Kaptajn Vilhelmsen, er død under Overfarten fra Eastburn i England til Aalborg. »Væring« er i Dag indkommet i Aalborg Havn.

(»Ritz. Bur.«)

Isforholdene. Marineministeriet har fra Sydfyenske Dampskibsselskab, Svendborg, modtaget Meddelelse om, at Selskabet paa Grund af Isforholdene har inddraget de af det anbragte Klokkebojer og Lysstationer i Farvandet Svendborg—Rudkjøbing—Marstal.

Inddraget Lystønde. Lystønden »Søren Jessens-Sand« er inddraget for Is- og Vintersømærket er udlagt

## Trafikforstyrrelser i Kejser Wilhelm-Kanalen.

### Lodsmanglen.

Præsidenten for den kejserlige Kanalbestyrelse, Dr. Kautz, har i Følge »Hansa« den 16. November f. A. rettet en længere Skrivelse til en Række tyske Rederier. En Anmodning om at lade denne Skrivelse blive bekendt i saa vide Kredse som muligt imødekommer det nævnte Blad saa meget hellere, som Klagerne over Trafikforstyrrelserne i Kejser Wilhelm-Kanalen paa Grund af Lodsmangel, efter hvad der fremgaar af »Hamburger Beiträge« (Nr. 566 f. A.) er taget til i den sidste Tid. Den af Dr. Kautz i Skrivelsen nævnte Ængstelighed hos Lodserne, som stammer fra Grunde, som han nærmere udvikler, lader sig ganske vist forklare, tilføjer Bladet, kun bør denne ikke føre til Trafikstandsninger eller stilles for meget i Forgrunden. Man har allerede Erfaringer i denne Retning, som ikke er i Skibsfartens Interesse.

Dr. Kautz' Rundskrivelse har følgende Ordlyd:

I Løbet af de sidste Maaneder, og især de sidste Uger, er der fra et større Antal Rederiers Side kommet mig skriftlige og telegrafiske Klager i Hænde, i hvilke der ankes over, at Dampere har haft nogle Timers ufrivilligt Ophold ved Indsejlingen til Kejser Wilhelm-Kanalen.

Saa meget som jeg end beklager disse Kendsgerninger, og saa meget som jeg baade i de vedkommende Rederiers som ogsaa i Kanalbestyrelsens egen Interesse stedse er betænkt paa en Formindskelse af saadanne Forsinkelser, saa vil saadanne Tilfælde ikke altid kunne undgaas i den nærmeste Tid.

Grunden dertil ligger i første Linie deri, at Trafiken i Løbet af de sidste Maaneder har naaet en saa glædelig Størrelse, at man saa længe Kejser Wilhelm-Kanalen har bestaaet, ikke tilnærmelsesvis har kendt noget lignende. Trods det vilde en jævn, uafbrudt Trafik dog lade sig gennemføre, hvis Skibene indtraf med nogen Regelmæssighed, men dette er ikke Tilfældet. Medens Trafiken mange Dage er saa ringe, at en Del af Lodserne ikke kan blive beskæftiget, indtræffer der paa andre Dage, især ved Ugens Slutning og ved pludselig Indtrædelse af gunstigt Vejr Skibe, og især Dampskibe, i et overordentlig stort Antal og næsten samtidig. Der har i de sidste Maaneder været Dage, paa hvilke over tredive Dampere samtidig har ventet paa Lodsens Ankomst og paa at komme ind i Sluserne paa Brunsbüttels Red eller ved Hottenuau.

Selv om jeg maa hilse et saadant Opsving i Trafiken med Tilfredshed, og om det ogsaa er selvfølgeligt, at Kanalbestyrelsen er og maa være betænkt paa at træffe alle Foranstaltninger for at magte denne Trafik, saa lader disse sig dog ikke gennemføre i Løbet af saa Maaneder. Ansættelsen af statsansatte Lodser forudsætter en Rigsdagsbevilling. Jeg har derfor ansøgt om Oprettelse af ti ny Lodsstillinger for Regnskabsaaret 1912 og tror at turde antage, at dette Tal ogsaa er blevet taget til Følge i det Finanslovforslag, der bliver forelagt den lovgivende Forsamling. Da nyantagne Lodser imidlertid først kan tilstedes selvstændig Lodsvirksomhed efter seks Maaneders Prøvetid, saa har jeg, for at Forøgelsen kan komme til Nytte allerede fra 1. April 1912, udvirket en Tilladelse hos Indenrigsministeren til allerede nu at antage ti Aspiranter, hvis Prøvetid kan være endt til den Tid. Hermed haaber jeg at kunne magte de Fordringer, som Trafiken stiller i det kommende Aar med det for Haanden værende Lodspersonale. Skulde dette ikke blive Tilfældet, saa maa man, med en vedvarende Stigning af Trafiken for Øje, forlange en yderligere Forøgelse af Lodspersonalet.

Rigtignok vil Forsinkelser af og til ikke kunne undgaas i de første Aar paa Grund af Udvidelsesarbejderne ved Kanalen. Skibene bliver ret ofte nødt til at mindske deres Fart paa Grund af de mange Muddermaskiner.

Sandsugere og Pramme, som befinder sig i Kanalen. Derved opstaar der en Forlængelse af Gennemfartstiden, der paa hver Tur lægger Beslag paa Lodsens i længere Tid og betydelig forringer det Antal Lodsninger, han kan udføre i Løbet af et Aar. Jeg vilde være taknemmelig, hvis de paagældende Rederier paa deres Side ogsaa vilde tage denne Omstændighed i Betragtning. Jeg har med Held bestræbt mig for, ogsaa i disse Aar hvor Udvidelsesarbejderne forceres stærkt, at opretholde Trafikken uden væsentlige Forstyrrelser og mener, at Rederierne bør anerkende dette og undlade at gøre enhver forefaldende Forstyrrelse til Genstand for en Klage.

Trods al Forsigtighed er det ogsaa umuligt at undgaa mindre Uheld under Udvidelsesarbejderne. Det kan f. Eks. forekomme, at Lysledningerne, som stadig maa lægges om, svigter i nogle Timer og derved foraarsager en kortere Trafikstandsning.

Endelig kan jeg ikke undlade at nævne, at enkelte Rederier ved egen Optræden selv har givet Aarsag til Forsinkelse af Trafikken. Nogle Rederier har nemlig i Tilfælde af Havariet i Kejsers Wilhelm-Kanalen tilskrevet Lodsens Skylden, beskyldt ham for Pligtforsømmelse eller Skodesløshed og paaført ham Skadeserstatningsprocesser. I to Tilfælde, hvor de paagældende Rederier har tilkæmpet sig en Dom, der gav dem Medhold, har de paa en hensynslos Maade grebet til Tvangsforholdsregler imod Lodsens. Der er ikke alene blevet pantet i samtlige de Ejendele, som der kunde pantes i, og disse er derefter blevet solgt ved Auktion af Retsbetjenten, men der er ogsaa blevet pantet for kommende Aar i den Del af Lodsens Løn, hvori der kan erholdes Pant. Jeg har ikke undladt at foreholde de paagældende Rederier deres Fremgangsmaades Haardhed og har henstillet til deres Overvejelse, om det ikke havde været rigligere at dække sig imod Skade ved Forsikring, og om deres Fremgangsmaade ikke er egnet til at fremkalde Bitterhed og en alt for stor Ængstelighed hos Lodsenserne. Mine Henstillinger er desværre blevet kort afvist, og der er blevet fortsat med Tvangsforholdsreglerne. Samtlige Lodsenser er derved blevet skræmmet saaledes, at de er blevet forsigtige indtil Ængstelighed. I hvert Tilfælde, hvor en Fortsættelse af Farten synes dem betænkelig paa Grund af let Taage, modgaaende Skibe, Sidevind o. s. v., foretrækker de at forløje paa et Afgigsted og afvente fuldstændig gunstige Forhold. Jeg kan forstaa denne overdrevne Forsigtighed, selv om den ikke stemmer med mine Ønsker. Lodsens, der før var betænkt paa en tjenstivrig og hurtig Gennemfart for Skibene i Rederiernes Interesse, har nu i første Linie Skræmmebilledet af en Skadesfordring for Øje og tænker frem for alt paa ikke at bringe sin økonomiske Eksistens eller sin Families Velfærd i Fare. At der paa denne Maade gaar megen kostbar Tid tabt for Rederierne, der vejer meget mere til end de faa hundrede Mark, som der blev pantet for hos Lodsens efter de omtalte Skadeserstatningsprocesser, er et Onde, som samtlige Redere kan takke disse Kolleger for. Det skulde glæde mig, og vilde samtidig være i Rederiernes egen Interesse, om saadanne Tilfælde ikke gentog sig.

Jeg lover gerne at gøre alt, hvad der staar i min Magt for at magle den forøgede Trafik i Kejsers Wilhelm-Kanalen, der viser et glædeligt Billede af det tyske Forretningsliv. Dog beder jeg paa den anden Side ogsaa indtil videre om nogen Overbærenhed og om at tage de Vanskeligheder i Betragtning, som Kanalens Udvidelsesarbejder fremkalder for Opretholdelsen af Trafikken.

### Fragtmarkedet.

Den sidst forløbne Uge har bragt forøget Fasthed og yderligere Stigning i flere Retninger, og i det hele og store

kan det ikke siges andet, end at Situationen paa Fragtmarkedet er tilfredsstillende. Det værste er, at Priserne paa Bunkerkul er steget ret betydeligt som Følge af de truende Udsigter til Strejke, men de har formentlig snart naaet Højdepunktet. Der er saaledes for nylig paa Østkysten bleven betalt 14/ à 14/6 for Bunkers, som for faa Maaneder siden kunde købes c. 4/ billigere pr. Ton. Selvfølgelig er dette en betydelig Forskel, men det er heldigt, at de nuværende Kulfragter kan bære den. Kulfragterne er nemlig fremdeles ganske udmærkede i de fleste Retninger, og for de Redere, som har billige Bunkerkontrakter i England, ligger Forholdet blot saa meget gunstigere. Til Østersøen tør Kulfragterne nu nok sættes til gennemgaaende 6 d. pr. Ton højere end for en Uge siden, til Middelhavet er de uforandret gode, men til Sydamerika er der en Stigning paa c. 2/ pr. Ton at konstateres, hvilket er ensbetydende med mange Penge, da det jo som Regel kun er store Baade paa 4,000—7,000 Tons, som tager disse Fragter. For en halv Snes Dage siden betaltes fra Cardiff til River Plate 20/, medens der i denne Uge er sluttet adskillige Baade til 22/, Monte Video direkte 21/. Hjem fra La Plata synes der, efter flere Ugers Stilstand, igen at komme noget Begær for Marts—Maj Lastning, og det vil uden Tvivl udvide sig saa snart Jernbanestrejken er bleven bilagt, og den ny Høst begynder at komme ned til Havnestederne. Sortehavet er stille men fast, da Tonnage ikke udbydes i særlig stor Maalestok. Sejladsen paa Donauen er nu sluttet. Det østlige Marked er særdeles stramt, og fra U. S. er Efterretningerne fremdeles gode. Der effektueredes Befragtninger i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Bønner fra Vladivostok sluttedes til 32/ til U. K. Kont. pr. Februar. — Fra Port Pirie til Antwerpen sluttedes flere Baade med Erts til 32/6 pr. Februar og 31/3 pr. Marts. — Sydney N. S. W./U. K. Kont. (H. H.) 32/ pr. Januar, 31/3 pr. Februar. — Java betalte 32/6 til Marseille/U. K. Kont. pr. Februar. — Birma/Holland 27/6, O/C 28/, Hamburg 28/9, pr. Januar—Februar. — Rangoon/Holland 28/3 pr. Februar. — Madras Kysten/U. K. Kont. 30/, Hamburg 32/6 pr. Februar. — Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til 18/9 à 19/ U. K. Kont. (udsøgt Havn) pr. Marts—April, 19/9 Bristol Kanalen. 19/ Antwerpen, pr. Januar—Februar.

Sortehavet etc. Store Baade Odessa, Novorossisk eller Theodosia/Rotterdam 10/9, London/Hull/Antwerpen 11/, Hamburg 11/3. Mindre Baade 12/ N. C. Oljekager Novorossisk/Danmark 16/ (én Havn), 16/3 (to Havne), 16/6 (tre Havne). Kustendje/Rotterdam 10/, N. C. eller »any« 11/9, Hamburg 12/3. Bulgarien/Antwerpen eller Rotterdam 11/. Varna/N. C. eller »any« 12/3, Hamburg 12/9. Alt for prompt Afskibning.

Middelhavet etc. For Bomuldsfrø fra Alexandria betalles 10/ til Hull eller Hamburg. Marmara Havet (tre—fire Pladser)/Antwerpen eller Rotterdam 11/6. Smyrna/Bristol 12/3. Tunis/Delfzyl 7/6. Sagunto/Middlesbro 6/9. Trapani/Yarmouth 8/ for Salt. Huelva/Rotterdam 7/6 f. d. — Bilbao/Rotterdam 5/7½, Newport 5/1½, Ardrossan 5/3. Nantes/Ardrossan 4/6. Alt pr. Januar Afskibning.

Nordamerika. Kul Norfolk/ Rio de Janeiro 21/ pr. Januar—Februar. — Norfolk/Newport News/Genua 15/6, Bahia Blanca 24/, Rio de Janeiro 22/, alt pr. Januar—Februar. — New York/Japan (tre Havne) 32/6 for Skinner pr. Februar. — Ballimore/Rotterdam 2/10½, Hamburg 3/ pr. Qr., Januar. — Wilmington/Liverpool eller Bremen 36/3 pr. Februar. — Savannah/Kobe og/eller Yokohama 85/ form »O« pr. Januar. — Sapelo/U. K. Kont. 87/6 (én Havn), 90/ (to Havne) pr. Februar. — Golfen/Liverpool eller Bremen 42/6 pr. Januar—Februar. — Tømmer Golfen/Greenock 86/3 pr. April, Holland og Yarmouth 102/6 pr. Februar—Marts, River Plate 140/ pr. Januar.

## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

**Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser**

### A.

De danske Farvande, Færoerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**145. Lystønder ombyttet med Vintersmærker.** Graadlyb, Nordøen. I Graadlyb er følgende Tønder paa Grund af Is ombyttet med Vintersmærker: 1) »Søren Jessens-Sund« Lystønde. 55° 27' (15") N. Br. 8° 18' (14") Ø. Lgd. 2) »Fano-Søndende« (Jerg) Lys- og Fløjteønde. 55° 28' (55") N. Br. 8° 22' (12") Ø. Lgd. 3) »Graadlyb-Barre« Lystønde. 55° 26' (34") N. Br. 8° 16' (27") Ø. Lgd.

**146. Oplysning om Signal.** Lystønde inddraget for Is. Thyborøn-Kanal, Nordøen. Signalet for, at høj Sø paa Havrevlen eller haard udgaaende Strøm forhindrer Skibe i at staa ind i Thyborøn-Kanal, vil i en nærmere Fremtid foreløbig blive givet ved, at Ballonen vises fra Toppen af den midlertidige Mast. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd. »Thyborøn-Kanal Nr. 3« Lystønde er inddraget paa Grund af Is. 56° 40' (50") N. Br. 8° 16' (55") Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 114. Havne-Lods, Side 140.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2377 og 2502. Kjøbenhavn 1911.)

**147. Vandstand.** Thyborøn-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordøen. I Thyborøn Kanal er Dybden for Tiden ved Højvaude: Paa Havrevlen 4,3 m, i Svanholm-Løb 2,0 m, i Kobbens-Løb 3,0 m, i Gaasholm-Løb 3,0 m. Der er søledes for Tiden 3,0 m Dybde mellem Nordøen og Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

**148. Vager skal flyttes.** Stensnæs-Flak og Asaa-Rende, Jyllands Ø.-Kyst, Kattøgat. I Foråret 1912 vil Stensnæs-Flak vades Vager med Kost blive flyttet c. 800 m S. 41° V. i til 57° 11' (50") N. Br. 10° 32' (40") Ø. Lgd. og Asaa-Rende N. hvide Vager med 2 nedadvendte Koste c. 400 m N. 50° Ø. i til 57° 11' (41") N. Br. 10° 31' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 246. Danske Lods, Side 158. Som-Fort., Side 15.)

**149. Vrag bortsprængt.** Naveren, Grenaa S. Kattøgat. Vraget af »Cimbric« paa Naveren er bortsprængt og Afmærkningens inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 2,2 m. 56° 39' (40") N. Br. 10° 56' (47") Ø. Lgd. (Kort Nr. 166, 160, 211 og 247. Danske Lods, Side 172. Som-Fort., Side 16.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2259. Kjøbenhavn 1911.)

**150. Sømærker udlagt.** Kjøbenhavns Havn, Kjøbenhavn, Sundet. Ved Kjøbenhavns Havn er udlagt følgende Sømærker:

1) I Sønderhavnen er udlagt en Riskest 1480 m N. 19° Ø. fra Yderenden af Mølen N. for Slusehavnen, den staa paa V.-Siden af Løbet til Slusehavnen og paa N.-Siden af Løbet, der gaar NV. i ind til Enghave-Brygge, tæt Ø. for Stagen med Kors.

2) S. for Slusehavnen er paa Ø.-Siden af Løbet udlagt en Slæge med Kors. 65 m S. 42½° V. fra det grønne Fyr paa Ø.-Mølen. Slusehavnen: 55° 38' (30") N. Br. 12° 33' (25") Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 182, 210 og 229. Havne-Lods, Side 80.)

### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**151. Lystønder inddraget for Vinteren.** Østersøen, Sverrig. Lystøndernes Ombytning med Vintersmærker er paa begyndt i Sverrig.

**152. »Kopparstenarne« Fyrskib inddraget for Is.** I følge Telegram til Marineministeriet er »Kopparstenarne« Fyrskib inddraget paa Grund af Is. 58° 35' 15" N. Br. 19° 09' 15" Ø. Lgd.

**153. Fyrs Brændetid forandret.** Østhammar og Öregrund. Öregrund. Östhammar Ledelyf brænder fremtidig fra Skibslærens Begyndelse til 6te Juni og fra 6te Juli til Skibslærens Ophor. 60° 15' N. Br. 18° 23' Ø. Lgd.

**172. Afmærkning forandret.** Tysk SV-Afrika. 1) Klippen Baako paa Ø.-Kysten af Possession Road eksisterer ikke; 2) Den røde, almindelige Tønde paa Kreuz Shoal: 26° 59' S. Br. 15° 13' 7" Ø. Lgd.

**173. Vragts Beliggenhed.** Saldanha Bay, Cape Colony. Afrika. Vraget af Hulken »Wilhelmina Corneille« ligger 3½ Kbl. S. 71° Ø. fra N.-Pvnten af Salamander Point og N. 22° V. fra Camp Point. 33° 04' S. Br. 18° 00' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2263. Kjøbenhavn 1909.)

**174. Fyr og Taagesignal forandret.** »Anticosti« Fyrskib, Golf of St. Lawrence, Canada. Naar »Anticosti« Fyrskib udlægges i Foraaret 1912 vil det vise hvidt Lys med En-Formærker hver 12 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 4 Sek., Taagesignalet vil blive givet med Tre-Stød hver 1 Minut, Stød 4 Sek., Pause 3 Sek., Stød 4 Sek., Pause 4 Sek., Under vandskiløkken vil hver 21 Sek. give Taallet »14« paa følgende Maade: Et-Slag, 5 Sek. Pause, Fire-Slag med 2 Sek. mellem Slagene, 10 Sek. Pause. 49° 03' 00" N. Br. 61° 30' 30" V. Lgd.

**175. Lys- og Fløjteønde ombyttet for Vinteren med et Fyrskib.** Sambro, Halifax, Nova Scotia S.-Kyst. Lys- og Fløjteønde ved Sambro Outer Bank, 5¼ Sm S. 26° Ø. fra Sambro Island Fyr, er for Vinteren ombyttet med Fyrskib Nr. 15. Det er en Damper med 2 Mæster. Skrogget er rødt, mærket »Halifax« paa Siderne og »Nr. 15« paa Boven. Galleriet under Lanterne paa Toppene, Skorstønen og Taagesignalet mellem Mæsterne er rødt. Fra hver Top vises 1 hvidt Lys med En-Formærker hver 12 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 4 Sek. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 13 Sm. Kommer Fyrapparaterne i Orden, vises 1 hvidt, fast Fyr med mindre Lysstyrke fra hver Top. Taagesignalet gives med Diaphon, der giver Tre-Stød hver 1 Minut, Stød 4 Sek., Pause 3 Sek., Stød 4 Sek., Pause 4 Sek., kommer Diaphonen i Orden, gives samme Signal med Fløjte, eller der ringes med Klokke. En Undervandsklokke giver hver 21 Sek. Taallet »14« paa følgende Maade: Et-Slag, 5 Sek. Pause, Fire-Slag med 2 Sek. Pause mellem Slagene, 10 Sek. Pause. Naar Fyrskibet i Foraaret 1912 indtrages udlægges atter Lys- og Fløjteønden. 44° 21' 30" N. Br. 63° 30' 15" V. Lgd.

**176. Tønder forandret Nummer.** New Jersey, Forenede Stater i Nord-Amerika. 1) Mc Cries Shoal Fløjteønde 2½ har nu Nr. 2. 38° 50' 45" N. Br. 74° 51' 00" V. Lgd. 2) Hereford Inlet Shoals Klokketønde har nu Nr. 1. 39° 01' 00" N. Br. 74° 44' 30" V. Lgd. 3) Brigantine Shoal Inner Stumtønde 7 BS har nu Nr. 3 BS. 39° 23' 50" N. Br. 74° 18' 35" V. Lgd. 4) Brigantine Shoal Lys- og Fløjteønde BS har nu Nr. 5 BS. 39° 23' 55" N. Br. 74° 14' 50" V. Lgd.

**177. »Overfalds« Fyrskib udlægges atter.** Delaware Bay. Omtrent den 23de Januar 1912 udlægges »Overfalds« Fyrskib Nr. 69, der vil vise de sædvanlige Fyr og Taagesignaler, og Retningslys Nr. 78 vil blive inddraget. 38° 47' 57" N. Br. 75° 01' 24" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2417. Kjøbenhavn 1911.)

**178. Fyr forandret.** Old Plantation Flats, Chesapeake Bay. Omtrent den 16de Januar 1912 forandres Old Plantation Flats Fyr søledes, at det viser rødt Lys fra S. 17° Ø. gennem S. til S. 22° V., i øvrigt hvidt Lys. 37° 13' 44" N. Br. 76° 02' 50" V. Lgd.

### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**179. Fyr tændt, midlertidigt Fyr slukket.** South Jetty, Tampico, Mexico. Fyret paa Yderenden af South Jetty, Tampico, er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket. 22° 15' N. Br. 97° 47' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1778. Kjøbenhavn 1911.)

**180. Grund.** Mosquito Channel, Nicaragua. En Grund med 5,0 m Vand ligger 9 Sm S. 11° Ø. fra Gordo Point Fyr. 14° 14' N. Br. 88° 12' V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 2425.)

### VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**181. Lystønde udlagt.** La Sabina (Sarina) Rock, Montevideo Bay. Rio de la Plata. En Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt 70 m S. 22° V. fra det lægste af La Sabina (Sarina) Rock. Grunden er ikke længer almærket med sorte Tønder. 34° 54' S. Br. 56° 13' V. Lgd.

**182. Fyr tændt.** Villarino Point, Port San Antonio, Golf of San Mathias, Argentina. Villarino Point hvide og røde, faste Fyr er atter tændt. Lysen er rødt fra S. 88° Ø. til S. 14° V., ubestemt fra S. 14° V. til S. 18° V., hvidt fra S. 18° V. til S. 34° V., ubestemt fra S. 34° V. til S. 39° V., rødt fra S. 39° V. til N. 88° V., desuden viser Fyret hvidt Lys fra N. 49° V.

Ørgrund 2 Par Ledelyr brænder fremtidig fra 6te Juli til 6te Juni. 60° 20' N. Br. 18° 26' Ø. Lgd.

**154. Fyrs Brændetid forandrret. Skutskär. Geflebocken. Bottniske Bugt.** Skutskär fyr brænder fremtidig fra Skibslørens Begyndelse til 15de Juni og fra 15de Juli til Skibslørens Ophør. 60° 39' 20" N. Br. 17° 24' 12" Ø. Lgd.

**155. Fyrs Brændetid forandrret. Söderhamns Indløb. Bottniske Bugt.** Ved Indløbet til Söderhamns Brænder efternavnte Fyr fremtidig fra Skibslørens Begyndelse til 15de Juni og fra 15de Juli til Skibslørens Ophør, nemlig 1) Skugerskär Östra Fyr. 2) Skugerskär Ledelyr. 3) Brändskär Fyr. 4-5) Gårholmen Sydöstra Fyr og Östra Fyr. 6) Ullbocken Ledelyr. Grundvik Fyr. Söderhamns Indløb: 61° 0' 17" N. Br. 17° 09' Ø. Lgd.

**156. Fyrs Brændetid forandrret. Reveln. Bottniske Bugt.** Reveln Ledelyr brænder fremtidig fra Skibslørens Begyndelse til 20de Maj og fra 20de Juli til Skibslørens Ophør. 63° 34' N. Br. 19° 53' Ø. Lgd.

**157. Fyr midlertidig stukket. Rönneksär og Rökallen. Bottniske Bugt.** Paa Grund af Is er følgende Fyr stukket. 1) Rönneksär. 65° 02' 15" N. Br. 21° 33' 35" Ø. Lgd. 2) Rökallen. 65° 18' 53" N. Br. 22° 21' 55" Ø. Lgd.

**158. Baaker forandrret. Skutskärs Krokarne. Brändö—Ritgrund. Wasa Distrikt. Bottniske Bugt. Finland.** 5 Par Ledehaker for Skutskärs Krokarne. Forandrret fra Brändö til Ritgrund, er oplyst i Stedet for de tidligere Ledehaker nemlig 1) 1ste Par. a) Storrunds Västra Bagflanke, paa V.-Siden af Holmen Storrund—Skutskär. 63° 12' 37" N. Br. 21° 29' 02" Ø. Lgd. b) Storrunds Västra Forbake, paa SV.-Siden af ovennavnte Holm. 63° 12' 49" N. Br. 21° 29' 00" Ø. Lgd. Baakernes Ledelinie er N. 14° Ø.—S. 14° V. 2) 2det Par. a) Skutskärs Grund Södra, paa en lille Støngrund S. for Skutskärs Grund. 63° 12' 49" N. Br. 21° 30' 40" Ø. Lgd. b) Skutskär Södra, paa Skutskär S.-Spids. 63° 12' 56" N. Br. 21° 30' 42" Ø. Lgd. Baakernes Ledelinie er N. 65° Ø.—S. 65° V. 3) 3die Par. a) Fjällskär Västra Bagflanke, paa V.-Siden af Fjällskär. 63° 12' 22" N. Br. 21° 29' 16" Ø. Lgd. b) Fjällskär Västra Forbake, paa NV.-Spidsen af Fjällskär. 63° 12' 25" N. Br. 21° 29' 17" Ø. Lgd. Baakernes Ledelinie er N. 16° Ø.—S. 16° V. 4) 4de Par. a) Storrunds Norra Bagflanke, paa N.-Siden af Holmen Storrund—Skutskär. 63° 13' 03" N. Br. 21° 29' 02" Ø. Lgd. b) Storrunds Norra Forbake, paa NV.-Spidsen af ovennavnte Holm. 63° 13' 06" N. Br. 21° 29' 06" Ø. Lgd. Baakernes Ledelinie er N. 47° Ø.—S. 47° V. 5) 5te Par. a) Fjällskärs Norra, paa N.-Siden af Fjällskär. 63° 12' 24" N. Br. 21° 29' 45" Ø. Lgd. b) Skutskärs Grund Västra, paa NV.-Spidsen af Skutskärs Grund. 63° 13' 04" N. Br. 21° 30' 00" Ø. Lgd. Baakernes Ledelinie er N. 80° Ø.—S. 80° V.

**159. Sømærker udlagt. Moikopän. Bergö. Wasa Distrikt. Bottniske Bugt.** I det udlagte Farvand, der fører forbi Moikopän til Bergö Lodsstation, er udlagt følgende Vagere. 1) Bankgrundets Norra, med S-ligge Topbetegnelse i 5., m Vand ved Rendens NV.-Kant. 62° 52' 32" N. Br. 21° 04' 15" Ø. Lgd. 2) Bankgrundets Södra, med N.-ligge Topbetegnelse, i 5., m Vand ved Rendens SV.-Kant. 62° 52' 30" N. Br. 21° 04' 12" Ø. Lgd. 3) Kokkola, med N.-ligge Topbetegnelse, i 6., m Vand ved en Sten med 0., m Vand. 62° 52' 34" N. Br. 21° 04' 25" Ø. Lgd. 4) En Vagere med S-ligge Topbetegnelse i 7., m Vand ved en Sten med 2., m Vand. 62° 52' 35" N. Br. 21° 04' 22" Ø. Lgd. 5) Moikopän, med Kors, i 5., m Vand ved en Sten med 4., m Vand. 62° 52' 38" N. Br. 21° 04' 36" Ø. Lgd. 6) Moikopän Västra, med S-ligge Topbetegnelse i 5., m Vand ved en Støngrund med 4., m Vand. 62° 52' 38" N. Br. 21° 04' 39" Ø. Lgd. 7) Moikopän, med N.-ligge Topbetegnelse, i 5., m Vand ved en større Støngrund med 3., m Vand. 62° 52' 37" N. Br. 21° 04' 41" Ø. Lgd. 8) Moikopän Östra, med S-ligge Topbetegnelse, i 6., m Vand ved en Støngrund med 3 m Vand. 62° 52' 38" N. Br. 21° 04' 43" Ø. Lgd. 9) Råghälls, med N.-ligge Topbetegnelse, i 6., m Vand ved en Støngrund med 3., m Vand. 62° 52' 34" N. Br. 21° 05' 27" Ø. Lgd. 10) Råghälls Västra, med S-ligge Topbetegnelse, i 6,7 m Vand ved en Støngrund med 4., m Vand. 62° 52' 37" N. Br. 21° 05' 33" Ø. Lgd. 11) Råghälls, med Kors, i 6., m Vand ved en Sten med 4., m Vand. 62° 52' 36" N. Br. 21° 05' 40" Ø. Lgd. 12) Råghälls Östra, med S-ligge Topbetegnelse, i 6., m Vand ved en Sten med 4., m Vand, paa S.-Enden af Råghälls Rev. 62° 52' 39" N. Br. 21° 05' 49" Ø. Lgd.

Kølgende Vagere er indtaget: 1) Vagere med S-ligge Topbetegnelse. 62° 52' 32" N. Br. 21° 04' 20" Ø. Lgd. 2) Vagere med N.-ligge Topbetegnelse. 62° 52' 28" N. Br. 21° 04' 30" Ø. Lgd. 3) Vagere med S-ligge Topbetegnelse. 62° 52' 33" N. Br. 21° 04' 30" Ø. Lgd. 4) Vagere med N.-ligge Topbetegnelse. 62° 52' 31" N. Br. 21° 04' 30" Ø. Lgd. 5) Vagere med S-ligge Topbetegnelse. 62° 52' 36" N. Br. 21° 04' 34" Ø. Lgd. 6) Vagere med N.-ligge Topbetegnelse. 62° 52' 34" N. Br. 21° 04' 45" Ø. Lgd. 7) Vagere med S-ligge Topbetegnelse. 62° 52' 41" N. Br. 21° 06' 02" Ø. Lgd.

Ledehakerne paa den S.-ligeste af de store Moikopän Holme vil blive flyttede.

I Forvandet Ø. om Moikopän Holme staar nedennævnte Vagere nu som følger: 1) Råghälls Steus Vagere med Ø-ligge Topbetegnelse. 62° 52' 50" N. Br. 21° 06' 18" Ø. Lgd. 2) Vagere med V.-ligge Topbetegnelse ved 1., m Grunden. 62° 52' 49" N. Br. 21° 06' 26" Ø. Lgd.

3) Vagere med V.-ligge Topbetegnelse ved 3., m Grunden. 62° 53' 02" N. Br. 21° 06' 36" Ø. Lgd. 4-5) Bastgrund 2 Vagere med Ø-ligge Topbetegnelse. 62° 53' 24" N. Br. 21° 06' 33" Ø. Lgd. og 62° 53' 23" N. Br. 21° 06' 29" Ø. Lgd. 7) Salluvundet Vagere med V.-ligge Topbetegnelse. 62° 54' 02" N. Br. 21° 06' 19" Ø. Lgd.

**160. Røttelse til »E. f. S.» Nr. 91, 1912. Fyr. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt.** Tälören fyr ligger paa 25° 18' 10" Ø. Lgd.

**161. Ledelyrs Retning. Russar. Finske Bugt.** Russarø Ledelyr er overet i N. 45° V.—S. 45° Ø. Forlyret: 59° 46' N. Br. 22° 56' Ø. Lgd.

**162. Baake oplyst. Worms. Moor-Sund. Østersøen. Rusland.** Ved Reolinestationen i Nærheden af Worms Fyr er oplyst en 6 m høj, smalt, treflodet Baake med Trekant paa Toppen. Holdt overet med Fyrtårnet i N. 30° Ø., leder den mellem Steinscher Baake og Dan-kørre til for Ø.-Kysten af Øen Harilund. 59° 01' 36" N. Br. 23° 07' 07" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

**163. Oplysning om Fyr. Galariobake. Swinemunde. Tyskland.** 1) Baglyret paa Galariobake er et hvidt Fyr med Tre-Fornøkelser hver 12., Sek., der lyser fra N. 56° V. gennem N. til N. 50° Ø.

2) Tvernerkebøfret, som vises under Baglyret, er et hvidt og rødt Fyr med Tre-Fornøkelser hver 12., Sek. Lyset er hvidt fra N. 10° V. til N. 50° Ø., rødt derfra til N. 74° Ø., hvidt derfra til S. 70° Ø.

Bøge Fyrerne viser Lys 2 Sek., Mørke 0., Sek., Lys 2 Sek., Mørke 0., Sek., Lys 7 Sek., Mørke 0., Sek. 53° 55' 23" N. Br. 14° 16' 59" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2520. Kjøbenhavn 1911.)

**164. Fyrskibe indtaget. Stettner Helf. Helge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibene »Elb und Buck«, 53° 49' 45" N. Br. 13° 59' 43" Ø. Lgd., og »Woitzig«, 53° 47' N. Br. 14° 17' Ø. Lgd., indtaget for Vinterven.**

**165. Sten. Vertas Grund N. Ostfrel. Greifswalder Bodden.** N. for Vertas Grund, ved Indløbet til Ostfrel, ligger Sten, hvis Plads ikke er bekendt. En Undersøgelse vil finde Sted til Forurat. Vertas Grund: 54° 12' N. Br. 13° 50' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.)

**166. Flaade midlertidig udlagt. Sassnitz. Rügen.** c. 60 m V. fra den sorte Spilstande Nr. 2 ud for Sassnitz Haven er til Forsøg udlagt en 6., m lang Flaade, som paa Midten har en kasseformet Oplysning, der er 1., m over Vandet. Naar Forsøgene er endt eller naar der kommer Is, indtages Flaaden. 54° 30' 29" N. Br. 13° 38' 21" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

**167. Lystønder indtaget for Is. Kattegat. Sverrig.** Holge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmsø er Store-Middelfrunds Lystønde. 56° 33' 35" N. Br. 12° 07' 05" Ø. Lgd. og Lille-Middelfrunds Lystønde. 56° 57' 12" N. Br. 11° 57' 53" Ø. Lgd., indtaget for Is.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**168. Vrag rapporteret. Nordsøen.** Føreren af Skonnerten »Erika«, Thurn, rapporterer at have mistet et Vrag med 1 Mast over Vandet, den 2den Jaunar d. A., paa 56° 32' N. Br. 6° 40' Ø. Lgd.

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

**169. Fyr forandrret. La Croix. Rivière du Tieux. Frankrig.** La Croix hvide Fyr viser nu En-Fornøkelser hver 4 Sek. 48° 30' 16" N. Br. 3° 03' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2777. Kjøbenhavn 1911.)

**170. Fyrs Svarstolpe. Løneshort Point. Behaven. Irland V.-Kyst.** Løneshort Point Fyrs Svarstolpe er aflaget til 3 Sm. 51° 38' N. Br. 9° 47' V. Lgd.

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

**171. Vrag borttaget. Passe intérieure de Melde. Giroude. Frankrig.** Vraget af »Szent Istvan« oven for Saint Esplépe Haven er borttaget og Almærkning indtaget. 45° 15' 31" N. Br. 0° 45' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2895. Kjøbenhavn 1911.)

genom N. til N. 39° Ø., over den indre Ankerplads. Flammens Højde: 34 m. Synsvidde: 17 Sm for hvidt og 12 Sm for rødt Lys. Bankerne ved Indløbet til Port San Antonio forandres hyppigt og Tønderne flyttes i Overensstemmelse hermed. 40° 49' S. Br. 64° 54' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2847. Kjøbenhavn 1911.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

183. Fyr efter normalt. Pointe de la Mortella. Golfe de Saint-Florent. Korsika NV-Kyst. Pointe de la Mortella Fyr brender efter normalt. 42° 43' 50" N. Br. 9° 15' 26" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 978. Kjøbenhavn 1911.)

184. Fyr tændt. Mazarella. Capo Scalabrin Ø. Sicilien S.-Kyst. Paa Kysten ved Landshavn Mazarella er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvidde: 3 Sm. Mazarella: 36° 47' N. Br. 14° 34' Ø. Lgd.

185. Fyr tændt. Bank Seille. Bai Castelli. Østerrig-Ungarn. Paa Bank Seille, 1400 m S. 89° Ø. fra Baaken paa Bank Galera, er tændt et ubevogtet, hvidt Fyr med Formærker. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 5 Sm. Rød Baake i 2. s m Vand. 43° 32' N. Br. 16° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2284. Kjøbenhavn 1910.)

186. Fyr tændt. Port Argostoli. Cephalonia. Grækenland. Et hvidt Baakefyr, i 4, s m Vand, er tændt ved Port Argostoli, 2, s Kbl N. 85° Ø. fra Støtsten i N.-Enden af Byen og N. 24° V. fra Obelisken paa Chausseen ved Havnen. 38° 11' N. Br. 20° 30' Ø. Lgd.

187. »Vardar« Fyrskib permanent ombyttet med Lystønde. Saloniki Bay. Tyrkiet. »Vardar« Fyrskib er nu permanent ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0, 5 Sek., Mørke 4, s Sek., 40° 29' 35" N. Br. 22° 47' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2287. Kjøbenhavn 1910.)

188. Vagtskib flyttet. Firman. Dardanellerne. Firman Vagtskib ligger nu 9 3/4 Kbl S. 6° V. fra Nagara Point Fyr. 40° 10' 48" N. Br. 26° 24' 36" Ø. Lgd.

189. Vrag afmærket. Seraglio Point SV. Marmara Havet. En grøn Spidstønde er nu lagt i 13 m Vand c. 25 m fra Vraget af Damperen »Marie Vaglianoe«, c. 8 1/2 Kbl SV. fra Seraglio Point. Masterne er ikke længere over Vandet. 40° 59' N. Br. 28° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1014. Kjøbenhavn 1910.)

190. Vagtskib flyttet. Yenikale. Kertsch Stræde. Sorte Hav. Rusland. Yenikale Vagtskib ligger nu paa Kertsch Red, c. 8 Kbl S. fra Cap Zmiini (Smeiny), der ligger paa 45° 21' N. Br. 36° 32' Ø. Lgd.

191. Oplysning om Fyr. Anapa. Sorte Hav. Det grønne, lasie Fyr paa Broen ved Anapa brænder nu hele Aaret. Fyret lyser fra N. 19° V. gennem N. til N. 26 1/2° Ø. det lyser kun kraftigt fra N. 16° V. til N. 7° Ø. Flammens Højde: 15 m. 44° 54' N. Br. 37° 19' Ø. Lgd.

192. Oplysning om Fyr. Mersina. Lilleasien S.-Kyst. Mersina Fyr er et hvidt Fyr med To-Formærker hver 2 Min., Lys c. 70 Sek., Mørke c. 21 Sek., Lys c. 8 Sek., Mørke c. 21 Sek. 36° 48' N. Br. 34° 37' Ø. Lgd.

193. Belysning forandres. Port Said. Egypten. Omtrent den 1ste Februar 1912 tændes et rødt Blinkfyr paa Yderenden af Bolgebryderen ved Port Said. Samtidig slukkes det røde, lasie Fyr, der vises fra Tønden, som ligger i Kbl N. 35° V. fra Yderenden af Ø-Bolgebryderen. 31° 16' N. Br. 32° 19' Ø. Lgd.

194. Klippe bortsprænges. Roche-sans-nom. Algier Havn. Algier. Bortsprængning af Roche-sans-nom er paabegyndt. Et Arbejdsfartøj er udlagt med 6 Ankre. Pladsen for hvert Anker er afmærket med et rødt Flag eller en rød Lanterne. Arbejdsfartøjet fører en hvid Lanterne for og agter. Arbejderne vil vare c. 10 Maaned. 36° 47' N. Br. 3° 04' Ø. Lgd.

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

195. Oplysning om Lystønder. Canal da Polana. Lourenço Marques. Portugisisk Ø-Afrika. Andvningstønden, der erstatter den tidligere Andvningstønde, ligger 35, Kbl N. 66° Ø. fra Ponta Vermelha Fyr. En sort Lystønde ligger 16 Kbl N. 75° Ø. fra samme Fyr, Tønden med Kepletotopetegnelse i Nærheden af denne Plads er inddraget. 3) En sort Lystønde ligger 5, Kbl S. 73° Ø. fra samme Fyr. 4) En rød Lystønde ligger 23, Kbl N. 68° Ø. fra samme Fyr. 5) En rød Lystønde ligger 10, Kbl N. 80° Ø. fra samme Fyr. 6) Lystønden S. for Ponta Vermelha, i det V-lige Indløb, er rød. Ponta Vermelha: 25° 58' S. Br. 32° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2440. Kjøbenhavn 1911.)

196. Ledefyr forandret. Atalanta Point. Port Blair. Andaman Islands. Bay of Bengal. Atalanta Point lvide Ledefyr er forandret til røde Ledefyr. Ledefyrinien Retning er N. 35° Ø. — S. 35° V. 11° 40' N. Br. 92° 45' Ø. Lgd.

197. Baake opført. North Terrible Rock. Bay of Bengal. Paa North Terrible Rock er

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Jan. 1912.

Dampkibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Forenede Dampkibs-Selskab	109 — 1/4	109	109 1/4
Danmark	86 1/2	86 1/2	86 3/4
Norden	102 3/4 — 103	103 1/4	103 1/2
København			
Carl	97 3/4	97 1/2	98
Dannebrog	97 1/2	97 1/2	97 3/4
Skjold	81 1/2	81 1/2	81 3/4
Urania		18	19
Union			
Dampsk. af 1896	97 1/2	97 1/2	97 1/2
Højdal	106 — 105 3/4	106	106 1/2
Østasiatiske	142 3/4	142 1/2	142 3/4
Østerseen			
Nordseen		11	13
Gorm		98 1/2	99
Torm	101 1/2 — 102	101 1/2	102
Inga			
Cimbria	88	88	89 1/2
Vesterhavet		150	155
Helsingørske-Dampkibs-Selskab	11 1/2 — 12	10	11
Forenede Bugser-Selskab	55	54	55 1/2
Dansk-russisk Dampkibs-Selskab	59 — 1/4	59 1/4	59 1/2
<b>Dampkibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		92 1/4	94 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		86	87
3 1/2% Kbhvns. Kreditk.		90	92
4% — — — 2. Serie.		91 1/4	93 1/4
4% — — — 1.		98	100
3 1/2% Østift. Kreditk.		89 1/2	91 1/2
4% — — —		94 1/2	94 3/4
3 1/2% Landkreditk.		88 1/2	90 1/2
4% Østift. Kreditk.	88 1/2		94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			148 1/2 150
Privatbank			115 3/4 116
Landmandsbank	146	146	146 1/4
Handelsbank		146	146 1/4
Grundejerbank	19 — 1/4	19	19 1/2
Burm. & Wain	101	101	101 1/2
Helsingers Jærnsak	90	83 3/4	90
Sukkerfabr.	274 — 1/4	273 3/4	274
Bryggeri Aktier	185 — 1/4	185	185 1/4

Vækselkurs d. 17. Januar 1912.		
	nvista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	89.60
London	18.24	18.20
Paris	72.35	
Amsterdam	151.10	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 17. Januar 1912.	
Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	92.20
3 1/2% — — — Boden Kredit	82.50
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	101.10
4% — — — 1890	95.10

Omsætningen i Dampkibs Aktier har i den foreløbne Uge været følgende:  
 »Forenede Dampsk.« 80,000, »Danmark« 34,000, »Norden« 234,000, »Carl« 16,000, »Dannebrog« 44,000, »Skjold« 50,000, »Urania« 16,000, »Dampskib. af 1896« 20,000, »Heimdal« 12,000, »Gorm« 96,000, »Neptun« 26,000, »Dansk-russisk« 190,000, »Østasiatisk« 294,000.

Møller & Rée,  
 Bankforretning, 18. Ved Stranden.

opført en Baake med Kugle paa Toppen. Baaken vil blive malet rød og hvid. 19° 26' N. Br. 93° 18' Ø. Lgd.

198. Fyr nedlagt. Tanjung San (Deep Water Point), Klang Strait, Selangor, Malacca Straede, Tanjung San 2 hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, er nedlagt. 3° 00' N. Br. 101° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfærende« Nr. 1254. Kjøbenhavn 1910.)

#### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

199. Fyr forandret. Taagsignal oprettet. Hiyori Yama, Takashima Misaki, Otaru Ko, Hokushu V.-Kyst, Japan. Hiyori Yama hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Lydfyr, der viser Tre-Lyn hver 8 Sek. Flammens Højde: 50 m. Synsvide: 19 Sm. Taagsignal gives med Sirene, Et-Stød hver 84 Sek., Stød 4 Sek., Pause 80 Sek. 43° 14' N. Br. 141° 00' Ø. Lgd.

#### Bekendtgørelser m. m.

200. Karantænbestemmelser. Italien. — Karantænen over for Skibe fra Samarang er op-hævet.

Sverrig. — Byerne Smyrna, Genua og Livorno, Provinserne Neapel, Caserta, Salerno og Palermo er erklæret for kolerafri.

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny Kort eller ny bog; K: rettet, ny Udgave; † nummeret: T: tilføjet.

Korts eller Bogs Nr.  
 N 1778 England, December 1911.  
 N 3431 Borneo, North-West Coast. — Amboung and Usokan havs.  
 N 397 Borneo Islands. — Murray's anchorage.  
 R 2687 Brazil, North Coast. — Port of Para.  
 N 219 Cape Breton Island. — Little Bras d'Or lake, &c.  
 Holland.  
 Noordzee. De Maas tot Rotterdam. 1: 30,000. Januar 1912. Pris 1,75 f.  
 Bilage I op den Zeemansgrids voor de Nederlandsche kust. Lichtlijst van Neder-land, 1912. Udlævers gratis.  
 Bilage II op den Zeemansgrids voor de Nederlandsche kust. Betoningsstaat van Nederland, 1912. Udlævers gratis.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den tyske Damper »Kaiser Friedrich«, der siden November Maa-ned 1900 har ligget i Hamburg Havn, er nu i Følge »Hamb. Corr.« blevet solgt til Udlandet mod Bundbesigtigelse. Dampere blev som bekendt i sin Tid bygget paa Schichan Værftet i Danzig for Regning Norddeutscher Lloyd i Bremen, men blev paa Grund af sit uhyre Kulforbrug og manglende Evne til at gøre den kontraherede Fart ikke overtaget af nævnte Rederi.

For Regning Rederiet A. F. Klavoness & Co., Kristiania, sættes den 6. ds. en ny Lastdamper paa 11,000 Tons d. w. i Vandet fra W. m. Doxford & Sons Værft i Sunderland.

(»Norg. Sjøfartst.«)

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.  
 21, Havnegade 21.

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

Sydamerika. Buenos Aires/Tripolis £. 9 pr. Kvæg. — Bahia Blanca/London 16/9, Havre, pr. Januar. — Rio de Janeiro/Filadelfia eller Baltimore 12/ for Erts pr. Marts. — Salpeter Havne/U. K. Kont. (ekskl. Frankrig) 24/3 pr. Januar.

Østersøen. Fra Riga noteres: West Hartlepool 10/ for Sveller. Grimsby 26/6 D. B. B. Ghent Fres. 18 for Hør. Amsterdam III. 13½ D. B. — Fra Windau: Rotterdam 9¾ d. Havrebasis. London 23/ à 24/ D. B. Antwerpen Fres. 28 D. B. B. Rouen Fres. 30/31 D. B. B. — Libau noteres: London 10½ d. Havrebasis, 25/ D. B., 8/ Sveller. Tynen 11¼ d. Havrebasis, 24/ D. B. Boness 26/ D. B. Grangemouth 24/ à 25/ D. B., 40/ à 41/ Kortprops.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. u. Antwerpen 3/10½ (1,000), Hamburg 3/9 (1,500), Gibraltar 8/3 (1,700), Algier 8/9 (1,600), Genua eller Savona 10/7½ (4,800), Carthagena 8/9 (1,700), Spezzia 11/5 (2,000), Palermo 10/10½ (2,900), Aleksandria 10/6 (4,400), Port Said 10/ (5,000). — Middlesbro/Vejle 6/ (900). — Bøntlisland/Aalborg 5/6 (850). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Antwerpen 5/9 (1,900), Lissabon 8/ (1,400—1,900), Algier Fres. 11 (3,000), Bugie Fres. 12 (2,000), Valencia 9/ (1,100), Malaga 8/6 (2,000), Barcelona 10/ (1,650), Marseille Fres. 12¼ (5,400), Genua 10/9 (5,000), Neapel 10/4½ (2,800), Las Palmas 10/6 (2,200), Santos 24/ (3,000), Monte Video 21/ (5,700), River Plate 22/ (5,000—7,000), Parana 28/ (4,000).

## De forenede Bryggeriers

# ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

End gennem alle Skibshandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Anglo Dane, Tonnesen, ank. hertil 17./1. — Adolph Andersen, Schubert, afg. Messina 18./1. — Algarve, Borries, ank. Marseille 17./1. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 1./1. for New York. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Dunkerque 16./1. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 14./1. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 4./1. hertil. — Arno, Fischer, afg. herfra 17./1. til Newcastle. — Aurora, Gommesen, pass. Brunsbüttel 16./1. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Riga 16./1. — Beira, Lunge, ank. hertil 13./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 13./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Riga 6./1. — Christian IX, Mikkelsen, ank. London 14./1. — Dagmar, Sørensen, ank. Reval 9./1. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 16./1. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank. hertil 17./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./1. — Høngest, Munck, ank. hertil 15./1. — Hjelum, Henriksen, ank. Danzig 15./1. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 10./1. hertil. — Jolantha, Rasmussen, ank. Antwerpen 11./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 16./1. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 7./1. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 17./1. hertil. — Kursk, Wieneke, ank. Genua 13./1. — Loire, Craignau, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, ank. Pillau 16./1. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 30./12. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Pera 13./1. — Minsk, Harder, ank. Liverpool 14./1. — Moskø, Jønsen, ank. Reval 11./1. — Nicolai II, ank. Piraus 17./1. — Nordjylland, Søberg, afg. Antwerpen 14./1. til Tunis. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 9./1. — Odessa, ank. Hull 4./1. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 17./1. til Libau. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 15./1. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 9./1. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 16./1. — Pregel, Iversen, ank. Rochelle 17./1. — Saga, Hansen, ank. hertil 15./1. — Saratow, ank. Hull 17./1. — Saxo, Müller, afg. Reval 16./1. til Libau. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Boston 14./1. til Filadelfia. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 18./1. Syd paa. — Tiber, Petersen, ank. Lissabon 14./1. — Tomsk, Wiberg, afg. Antwerpen 17./1. — Tyr, Thanning, afg. herfra 16./1. til Windau. — United States, Gottsche, ank. hertil 19./12. — Viking, Meyer, afg. herfra 17./1. til Arendal.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Bangkok 17./1. for hjemg. — Samui afg. Singapore 13./1. for udg. — Baudon afg. Port Sæid 16./1. for hjemg. — Pangan pass. Perim 16./1. for udg. — Chumpon afg. Frederiksstad 15./1. for udg. — Arabien ank. Kjøbenhavn 8./1. — Siam afg. Shanghai 14./1. for udg. — Kina pass. Perim 12./1. for udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 13./1. for udg. — Indien ank. Buenos Aires 1./1. for udg. — Cathay afg. Port Pirie 6./1. for hjemg.

**Vestindisk Afd.** St. Thomas ank. St. Thomas 3./1. for udg. — St. Croix afg. Portland 13./1. for udg. — St. Jan ank. London 14./1. for hjemg.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Ostende 13./1. — Amalienborg afg. Newport 10./1. — Anna Mærsk ank. Barry 11./1. — Brattingsborg ank. New Orleans 4./1. — Børglum ank. Barry 9./1. — Chassie Mærsk ank. Swansea 14./1. — Dansborg pass. Gibraltar 11./1. — Elsborg ank. Carlotørte 15./1. — Esrom ank. Tyne 2./12. — Flynderborg ank. West Hartlepool 11./1. — Fredensborg ank. Garston 8./1. — Frederiksborg ank. Genua 4./1. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 14./1. — Gurra ank. Genua 1./1. — Hammershus ank. Rio 9./1. — Harrildsborg afg. Talbot 12./1. — Høneborg ank. Malaga 8./1. — Jelling ank. Huelva 10./1. — Jømsborg ank. Windau 12./1. — Jungshoved ank. Narvik 12./1. — Jægersborg ank. Cardiff 11./1. — Kallundborg ank. Sabivilla 7./1. — Kalo ank. Helsingør 6./1. — Klampenborg afg. Cardiff 11./1. — Kronborg ank. Genua 2./1. — Lejre ank. Gibraltar 9./1. — Lilleborg afg. Rufisque 3./1. — Marselisborg afg. Rio 2./1. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 14./1. — Peter Mærsk ank. Huelva 5./1. — Randelsborg pass. Dungeness 14./1. — Rosenborg ank. Stettin 11./1. — Silkeborg ank. Libau 9./1. — Skakkeborg ank. Memel 9./1. — Skanderborg ank. Newport Mon 14./1. — Skjoldborg ank. Savona 13./1. — Skodsborg ank. Hull 8./1. — Spigerborg afg. Rotterdam 10./1. — Stegelborg afg. Genua 13./1. — Stjerneborg ank. Hamburg 13./1. — Søborg afg. Genua 13./1. — Taarnborg ank. Methil 15./1. — Tuborg afg. Savona 11./1. — Ulfsborg ank. Savona 10./1. — Uranienborg afg. Huelva 10./1. — Vishorg pass. Kjøbenhavn 15./1. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 12./1. — Ørkild ank. Horta 13./1.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Blyth 13./1. til Svendborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 3./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 13./1. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, afg. Sabine Pass 22./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Methil 9./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Newcastle 16./1. til Pozzuoli. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 19./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 14./11. til

St. Lenia. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 18./12. — Helmer Moreh, Thorsoe, afg. Pensacola 14./12. til Marseille. — Nawa, Dahl, afg. Madeira 15./1. til Milville.

**Vesterhavet.** Nancy, Nielsen, ank. Trapani 16./1. — Laura, Pedersen, afg. Malmö 16./1. til Methil. — Marie, Jessen, ank. Esbjerg 16./1. — Hebe, Gregersen, ank. Aarhus 15./1. — Bodil, Uldall, pass. l'Quessant 15./1. for Ostende. — Cito, Jepsen, ank. Libau 14./1. — Nora, Lauritsen, ank. Swansea 14./1. — Fylla, Brinch, pass. Brighton 14./1. for Palermo.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Dundee 10./1. — Londou, Bom, ank. Kiel 16./1. — Paris, Hoegstedt, afg. Frederikshavn 16./1. — Bryssel, Kaas, ank. Barry 12./1.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Port Talbot 11./1. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Ghent 13./1. — Roma, v. Thun, ank. Riga 13./1.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 16./1. til Aarhus. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 15./1. til Rotterdam. — Gullfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 14./1.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Gelle 12./1. — Svend, Schmidt, ank. Grimsby 12./1. — Urania, Clausen, ank. Algier 16./1.

**Nordsean.** Nordland, Larsen, ank. Blyth 13./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Las Palmas 10./1. — Holland, Poulsen, ank. Methil 12./1. — England, Andersen, afg. Nantes 15./1. — Rusland, Bennetsen, ank. Methil 13./1.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Valencia 17./1. — Frankrig, Friis, ank. Burntisland 12./1. — Tyskland, Danstrup, ank. Madeira 14./1.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Methil 16./1.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Oporto 15./1. — Freja, Nielsen, afg. Frederiksstad 15./1. — Vera, Thing, afg. Kjøbenhavn 14./1.

**Høimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Tynen 14./1. — Martha, Christensen, afg. Swansea 17./1. — Elna, Rathje, afg. Arzew 17./1. — Therese, Pedersen, ank. Bona 17./1. — Harriet, Larsen, afg. Seaham 11./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 14./1. — Simone, Møller, afg. Sfax S./1. — Jeanne, Olsen, ank. Swansea 16./1. — Vera, Larsen, afg. Oran 12./1. — Daisy, Lagesen, ank. Bordeaux 17./1. — Annine, Leth, afg. Arzew 14./1. — Kamma, Løffler, afg. Swansea 9./1.

**Torm.** Sara, Jeusen, afg. Windau 17./1. — Helene, Sørensen, ank. Burntisland 13./1. — Sjælland, Svarrer, afg. Libau 17./1. — Agnete, Dam, afg. Rotterdam 16./1. — Hormia, Farup, ank. Grimsby 12./1. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 15./1.

**Botnia.** Gudrun, Sonnehsen, ank. Riga 15./1. — Ragnhild, Schultz, afg. Königsberg 12./1. — Valborg, Hansen, afg. Burntisland 12./1. — Gunhild, Hansen, afg. Burntisland 15./1.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Barry Dock 14./1. — Nelly, Clausen, afg. Kalmars 17./1. til Stockholm. — Fanny, Eriksen, afg. Swansea 5./1. til Neapel. — Lilly, Duhn, pass. Portland 17./1. for Bergen. — Alexy, Sørensen, ank. Iviza 15./1. — Dagny, Degn, ank. Almeria 16./1. — Mary, Clausen, afg. Hull 17./1. til Helsingborg.

**Ære.** Emmanuel, Svane, ank. Flensborg 15./1.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Primula, Skov, ank. Leith 10./1. — Hans Ditlev, Jensen, ank. Bandholm 10./1. — Rossing, Larsen, ank. Wemyss 9./1. — Ignatz Breuu, Lund, ank. Triquiero 10./1. — R. P. Petersen, Andersen, Svendborg 11./1. — J. Lotz, Hansen, ank. Drolmk 10./1. — Severine, Jensen, ank. Cimbritshamm 11./1. — Ludvig, Norregaard, ank. Langesund 12./1. — Carl, Clemmesen, ank. Flensborg 11./1. — Standard, Rasmussen, ank. Brest Red 13./1. — Norden, Andreassen, ank. Burntisland 14./1. — Danmark, Husfeld, ank. London 15./1. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Brest 14./1. — Capella, Hansen, ank. Teignmouth 15./1. — Nanna, Madsen, ank. Plymouth 13./1. — Cornwall, Petersen, ank. Oxelosund 13./1. — Philip, Christensen, ank. Kings Lynn 15./1. — Mine, Jørgensen, ank. Børgense 16./1.

**Ære.** Forældres Minde, Christensen, ank. Teignmouth 13./1. — Cladia, Aaberg, ank. Queenstown 14./1. f. O. — Kodan ank. Cowes 12./1. p. R. t. Corona. — Karen, Boye, ank. Kirkaldy 15./1. — Venus, Jensen, ank. Treguen 14./1. — Vega, Hansen, ank. Dysart 13./1. — Marthing, Friis, ank. Brevik 15./1. — Hosanna, Raahauge, pass. Dungeness 14./1. — Harris, Thorsteinson, ank. Courseulles 14./1. — Rise, Bager, ank. Liverpool 15./1. — Sejerskransen, Friis, ank. Porsgrund 14./1.

### INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, den 19. Januar 1912. — Trafikforstyrrelser i Kejsers Wilhelm-Kanalen. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østeræen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbankens  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

**Skibsprovianteringsforretning**

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Marine-Sugegas-Motoren

*billigste og sikreste Drivkraft.*

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

**Forlang Tilbud.**

A/S Møller & Jochumson, Horsens.



Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clælfert.

## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

## elegante Uniformshuer.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petillinie a 45mm Brodde	30 Øre
Anden Side	— — — 25 —
De øvrige Sider	— — — 20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 23. Januar 1912

19. Aarg.



## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakser og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Etabl.  
1867.

**Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**

Etabl.  
1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Sell- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lageen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Fås i København fra de nævnte Foreningers Lokaler og hos Blankenshtens Eftf.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

18, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private:

Telefon Nr.

6 og 4106.

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



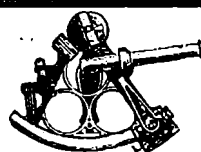
**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.  
Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enerforhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Til Skibsbrug

anbefales

**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**

Depot

Havnegade 47. Telefon  
4980.

**Vilhelm A. Bang**

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

**Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe**  
paa favorable Vilkaar

# BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

## Nyt Skib til Salg.

En under Bygning værende  
Jagtskonnert, ca. 80 Br.-Tons  
er til Salg ved Høvenvendelse  
til Skibsbygger A. Jensen,  
Øksenbjerg, Svendborg.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

## Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine  
skriver, adderer og subtraherer  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Bjorch-Jensen & Co.**

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



## Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

## Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1911. Betarne - Begyndere -  
Kokke. 30 Kr. mndl.  
Nærmere ved

Vilh. Rasch,  
Forstander.

Ekstra prima amerikansk  
Bomuldsdug  
faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Køb K. Tel. 3662

## Marstal

### Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

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

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd  
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 21. Marts 1875  
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrøskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. - Vægt kun 3 1/2 kg. - Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. - Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr.  
Gammel Strand 34. 124.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

## 4 Ophalingsbeddinger.

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

## Officielle Bekendtgørelser.

## Bekendtgørelse.

Herved meddeles, at der ved „Hollænderen“, indenfor  
Als Odde Bro, findes en Palle i Sejløbet, saaledes at Ho-  
bro—Mariager Fjord for Tiden kun er sejlbar for Skibe med  
højest 13' Dybtgaaende.

Paa Havneudvalgets Vegne:

Regnar Th. Genefke,

Medlem af Havneudvalget.

## Ved Aarsskiftet.

### Fragtmarkedet for Sejlere i 1911.

Et Tilbageblik paa det nu svundne Aar for Sejlskibsfarten paa Nord-Østersøen udviser en Bedring i Fragtmarkedet i hele denne Farts Udstrækning, saa at Forventningerne ved Aarets Begyndelse om bedre Fragter er gaaet i Opfyldelse, og det maa betegnes som betydelig bedre end mange af sine magre Forgængere.

I Begyndelsen af Aaret henlaa den største Del af Skibene oplagt, og det tog Maaneder, før hele Flaaden blev placeret i det indskrænkede Fartomraade, ligesom Raterne for Udfragter ikke var meget lønnende. Kornlaster fra danske Havne til Nordfrankrig betalte 10 à 11 Fres., Vestfrankrig 12 à 13 Fres. pr. Ton. Holland, Belgien 8 à 9 Mk. pr. Ton. Kolberg og lignende tyske Havne til Kulplads 9/ à 9/6 pr. Ton Havre, Østnorge/engelske Kanalhavne 7/, Østirland 8/6 à 9/ pr. Ton Is, Østbritannien og engelske Kanalhavne 24/ à 25/ pr. Stdr. Skurlast.

Kulfragterne fra Østbritannien holdt sig i £. 6,5 à £. 7 pr. Keel og til franske Kanalhavne 8/ à 9/ pr. Ton. Disse Fragter giver reelt set ikke noget tilfredsstillende Udbytte med ordinære Rejser, idet Administrationsudgifterne stadig stiger. Efter Bottenhavnenes Genaabning begyndte denne Fart med ordinære Rater for Trælaster, fra Sydbotten og Finskehugten til engelske Kanalhavne 31/3 à 32/6, franske Kanalhavne 43 à 47 Fres., Vestfrankrig 44 à 48 Fres. pr. Stdr. Skurlast, Stav til Themsen 32/6 à 35/, men der fremkom et betydelig Antal Nedfragter fra de ved Nordsoen og Kanalen beliggende Havne samt fra Danmark af Kul, Clay, Cement og Oljekager til acceptable Rater, som kombineret med Udfragter gav et ret tilfredsstillende Resultat. I sidste Halvdel af Aaret blev der yderligere større Efterspørgsel efter Tonnage i alle Retninger med jævn Stigning i Raterne fra 32/6 til 37/6

engelske Kanalhavne, 47 à 52 Fres. franske Kanalhavne 40/ à 42/6 Stav til Themsen, ligesom Østnorge kom frem med et større Antal Islaster Sommeren igennem, som betalte gode Rater, uden at der dog blev sluttet mange danske Skibe for disse, idet Rederne foretrak de bedre Fragter fra Bottenhavne, og efter Høsten blev et større Antal Skibe anbragt for Kornlaster fra Danmark, Sverige og Tyskland, hvorfra den ordinære Rate blev 1/9 Londonbasis pr. 448 lbs. Byg til at begynde med, som dog hurtigt steg til 2/. Returfragterne gik ligeledes højere indenfor samme Tid, og Kullaster til Danmark, norske og tyske Havne gik op fra 7 til 8 à 9 £. pr. Keel fra Østkysten, og øvrige Returfragter i samme Forhold, saa at der har været Beskæftigelse nok, og ved Aarets Slutning var der kun ganske enkelte af de mindre Sejlere oplagt.

Forholdene i Fragtmarkedet har saaledes været det bedste i en lang Aarrække, og Udbyttet burde have været dertil, men Skibene, har i de fleste Tilfælde haft lange Rejser Sommeren igennem, og Efteraar samt Vintertmaanederne har medført langvarige og hæftige Storme med mange Havarier samt flere Forlis, saa at Udbyttet for en Del Skibes Vedkommende ikke svarer til Forventningerne, men paa den anden Side har flere Skibe bragt Rederne et tilfredsstillende Resultat hjem.

Udsigterne for det kommende Aar stiller sig ret gunstigt, og de ganske enkelte Fragter, der er sluttet pr. f. o. w. fra Bottenhavet, er saa vidt bekendt ikke under Minimalraterne, saa at Rederne tør gøre sig Haab om et godt Aar i Fragtmarkedet, ligesom de i Almindelighed stiller sig afventende.

Kjøbenhavn, den 23. Januar 1912.

St. Thomas' Havn. Finansminister Neergaard har i Folketingets Møde den 20. ds. fremsat Lovforslag angaaende »Meddelelse af Koncession paa Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal indenfor den dansk vestindiske Ø St. Thomas' Havn.«

Lovforslaget har følgende Ordlyd:

»Regeringen bemyndiges til at meddele et Konsortium, bestaaende af:

Etatsraad, adm. Direktør for Det østasiatiske Kompagni H. N. Andersen, Kaptajn, adm. Direktør for «D. F. D. S.» C. M. T. Cold, Etatsraad, Direktør for Den danske Landmandsbank E. R. Glüekstadt, Groserer, Fabrikant Hølgger Petersen og Kammerherre, Viceadmiral A. de Richelieu. Koncession for et Tidsrum af 99 Aar paa Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal indenfor den dansk-vestindiske Ø St. Thomas' Havn i Overensstemmelse med det som Bilag til nærværende Lov optagne Udkast.«

I det Lovforslaget ledsagende Udkast til Koncession fastsættes bl. a. følgende Bestemmelser:

Koncessionshaverne er berettiget til at foretage Inddæmninger og skal have Raadighed over de derved indvundne Arealer. De skal være berettiget til at opkræve Bolværksafgift af de Skibe, der lægger til ved de inddæmmede Arealer: Betaling for Afbenyttelsen af Pakhuse, Oplagsrum og Lagerpladser; Betaling for Manipulation af ankomne og udskibede Varer, og i øvrigt kunne udnytte Arealen, saaledes som de i Skibsfartens og Handelens Interesser finder for godt indenfor de gældende Love og Anordninger.

Endvidere er de berettiget til at uddybe Havnen og, naar Uddybningsarbejdet er tilendebragt, have Eneret paa Benyttelsen af de indrettede Bassiner. Ligeledes skal de have Ret til at anlægge og udnytte en fast Dok til Eftersyn og Reparation af Skibe. Denne Dok skal være af en saadan Størrelse, at den skal kunne optage Skibe paa mindst 15,000 Tons Displacement og med et Dybgaende af indtil 9½ Meter.

Saa længe Koncessionen gælder, maa der ikke gives Tilladelse til Havneanlæg, der kan benyttes til Konkurrence mod St. Thomas' Havn, eller til Anlæg af nogen konkurrerende Dok.

Koncessionshaverne skal have Eneret paa St. Thomas til Anlæggelse og Drift af elektriske Lys- og Kraftanlæg, Afkolingsanlæg, Vandforsyningsanlæg og Sporvejsanlæg. Tillige skal de have Eneret til at etablere og drive en traadløs Telegraf paa St. Thomas.

Koncessionen gives for et Tidsrum af 99 Aar.

Det bestemmes i et Tillæg til Koncessionsvilkaarene, at det ved Lov skal søges udvirket, at Indførselstolden paa St. Thomas og St. Jan bortfalder.

Til Gengæld for de Koncessionshaverne givne Indrømmelser skal de forpligte sig til i de første 10 Aar, efter at en Lov om Indførselstoldens Ophævelse er traadt i Kraft, at afgive til Kolonialkassen for St. Thomas og St. Jan 33⅓ pCt. af de oppebaarne Bolværkspenge.

I Bemærkningerne til Lovforslaget hedder det bl. a. saaledes:

Naar Panamakanalen aabnes, hvilket mulig vil ske allerede inden Udgangen af Aaret 1914, vil dette medføre en særdeles betydelig Forøgelse af Skibsfarten paa

Vestindien. De Magter, der besidder Havne i Vestindien, bestræber sig derfor for at lede den ventede forøgede Trafik til disse Havne. Næppe nogen af Havnene har imidlertid ved fordelagtig Beliggenhed og naturlig Beskaffenhed saa gode Muligheder som St. Thomas' Havn.

Hovedruten fra Evropa til Panamakanalen og tilbage vil rimeligvis komme til at gaa mellem St. Thomas og St. Croix, og St. Thomas vil da ligge særdeles bekvemt for de Skibe, der skal indtage Kul og Proviant, ligesom Havnene vil egne sig til Oplægnings- og Omladningshavn for Varer til de omkringliggende Pladser og til Reparationshavn.

Hertil kommer, at Havnen er en fortrinlig naturlig Havn med udmærkede Læforhold, og at de Uddybningsarbejder, der ved det offentlige Foranstaltning dels allerede er, dels vil blive foretaget, vil medføre en betydelig Udvidelse af Opankringsarealet for selv meget dybtgaaende Skibe. Disse Uddybningsarbejder foretages for Havnekassens Regning, og St. Thomas' Havn har til dette Øjemed optaget et Laan paa 500.000 Fres., for hvilket den danske Statskasse har overtaget Rentegaranti.

Det maa derfor hilses med Tilfredshed, at der har dannet sig et dansk Konsortium med Aktieselskabet Det ostasiatiske Kompagni som Forretningsfører til Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddykning af et Areal indenfor St. Thomas' Havn. Det drejer sig om et Foretagende af efter danske Forhold usædvanlige Dimensioner: Inddæmning af Arealer, Uddykning foran disse, Anlæg af en Dækmole, Opførelse af Værfter og Pakhuse, eventuelt en fast Dok og af Fyr, af Beholdere til flydende Brændsel, elektriske Lys- og Kraftanlæg, Afkølingsanlæg, Vandforsyningsanlæg og Sporvejsanlæg samt Etablering af en traadløs Telegraf, altsammen Foranstaltninger, der vil tilføre Øerne et betydeligt Opsving i deres Næringsliv, særlig i Handel og Skibsfart, og desuden skabe forøgede økonomiske Muligheder for Moderlandet gennem virksom Deltagelse i den Handels- og Skibsfartsvirksomhed, der med St. Thomas Havn som Centrum vil opstaa ved Udviklingen af Skibsfarten mellem Østersølandene og Vestindien i Forbindelse med Oprettelse af interkoloniale Dampskibslinier fra St. Thomas og Dampskibsforbindelse mellem denne Ø og det sydamerikanske Fastland til Fordeling og Opsamling af Varer til og fra de store Ruteskibe.

Det er derhos Tanken at forøge St. Thomas' Havns Muligheder som Stabelplads ved at gøre Øerne St. Thomas og St. Jan i deres hele Udstrækning til Frihavnsteritorium, idet man, naar Koncessionen er given, agter at forberede et Forslag om Ophævelse af Indførselstolden paa de to nævnte Øer.

Omkostningerne ved dette store Foretagende anslaaes foreløbig til 20 Mill. Kr., hvoraf der allerede siges at være sikret en anseelig Kapital af danske og svenske Penge. Hans kgl. Højhed Prins Valdemar har indvilget i at overtage Ærespræsidiat for det ny Konsortium.

Farlige Ladninger. Efter hvad der meddeles «Norg. Sjøfart.», vil Spørgsmaalet om farlige Ladninger blive oplaget til Behandling i den nærmeste Fremtid. Det er Hensigten at indbyde Sverig og Danmark til at deltage i de foreløbige Overvejelser angaaende Sagen. Antagelig vil et Møde kunne afholdes i Kristiania omkring Juni Maaned i Aar. For saa vidt der her opnaas Enighed, er det Hensigten senere at indbyde til en international Konference angaaende Sagen.

Verdenstonnagen er efter de sidste Opgivelser om det forløbne Aars Skibbygning pr. 1. Januar 1,787.000 Tons større end for et Aar siden, idet Dampskibsflaaden er forøget med 1.940.000 Tons, medens Sejlskibsflaaden

er formindsket med 153.000 Tons. Hele Verdens Skibbygning i Aaret 1911 udgør 692,000 Tons mere end det foregaaende Aar. (»Norg. Sjøfart.«)

Kulminearbejderkonflikten i Storbritannien. Birmingham, 18. Januar. Resultatet af Grubearbejdernes Afstemning foreligger nu, og er bleven forkyndt paa deres Møde her i Dag. For Strejken har stemt 445,801, medens 115,921 har stemt imod. Da der kun kræves to Tredjedel Majoritet for Vedtagelsen, vil der altsaa fra 1. Marts indtræde almindelig Arbejdsstandsning i Kulindustrien, hvis der ikke forinden opnaas Forlig.

Birmingham, 19. Januar. Minearbejdernes Konference har vedtaget, at Varsel om Strejke fra 1. Marts vil blive indgivet straks efter Afstemningens Afslutning. Paa Konferencen diskuteredes indgaaende Spørgsmaalet om yderligere Forhandlinger, og det vedtoges at meddele Arbejdsgiverne, at Arbejderne var villige til at fortsætte Forhandlingerne. (Ritz. Bur.)

Skibsfarten paa Riga. Fra Riga telegraferes: 9 Graders Frost. Domesness rapporterer: Vinden NNØ. Megen Drivis i sydvestlig Retning. Bolderå fuldstændig blokeret.

Isforholdene. Kiel, 15. Januar. (Ritz. Bur.) Som Følge af Isens Tiltagen i Kejser Wilhelm-Kanalen er denne fra i Gaar lukket for Træskibe.

Inddraget Fyrskib. Marineministeriet meddeler: Fyrskibet «Adlergrund» er inddraget for Is.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Spanien: Italien med Undtagelse af Provinserne Caltanizetta, Girgenti og Syrakus er erklæret for kolerafri.

Rusland med Undtagelse af de kirgisiske Stepper i Guvernementet Astrakan er erklæret kolera- og pestfri.

Havnebyen Isola i Bugten ved Triest er erklæret kolerasmittet.

Tunis: Caltanizetta og Girgenti (Italien) er erklæret kolerafri.

Skibsførerkongres. Göteborg, 18. Januar. (Ritz. Bur.) Ved Sverigs Skibsførerforenings Møde her i Gaar meddeltes det, at Den nordiske Skibsførerkongres vil blive afholdt i Kjøbenhavn den 19. Marts.

Konsulatvæsnel. Den 15. September har Udenrigsministeriet ansat A. Gjessing af Aleksandria som ulønnet dansk Vicekonsul under det kgl. Konsulat dersteds.

Vyl Fyrskib. Esbjerg, 20. Januar. (Ritz. Bur.) Vyl Fyrskib er, efter at være bleven forsynet med en Mast mere og underkastet et grundigt Eftersyn, i Dag atter bleven slæbt ud paa sin Station. Det rev sig som bekendt løs under November-Stormen og har siden ligget i Esbjerg Havn.

Slukket Lystønde. Halskov-Rev. Lystønde er slukket. Den vil snarest mulig atter blive tændt.

Lystønden «Rødsand S.» er inddraget for Is.

Den norske Amerika-Linie. Den 17. ds. unsatte Direktionen for Den norske Amerika-Linie Kaptajnerne S. C. Hiortdøl og K. S. Irgens som Førere af Liniens to første Baade.

## En Henstilling.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidendes* Nr. 1 af 4. Januar d. A., har Kaptajn P. Hedegaard under Overskrift »En Henstilling« (her kunde saantidigt passende spørges — til hvem og om hvad —) faaet optaget en Artikel, som aander en Ondskabsfuldhed, der heldigvis er ret enestaaende i sin Slags. Man er efterhaanden bleven vant til meget fra den Side, baade i Nutid og Fortid, dog har disse Udgødelser hidtil fra Skibsførernes Side nærmest været regnet som henhørende under Kategorien »Skrivegalskab«; men for Udenforstaaende kunde det i Længden let faa Udseende af, at der er noget om det, naar dette stadig gaar upaataalt hen.

Det skal paa Forhaand indrommes, at det er ubehageligt at skulle tage til Gemme imod en saa snavset Pen, men Kaptajn Hedegaard maa dog paa det bestemteste mindes om, at han ikke er Manden til selvbestaltet at optræde som Kritiker og Dommer over Den almindelige danske Skibsførerforening og dennes Formand eller Medlemmer. Intet her i Verden er fuldkomment, ej heller Hr. Kaptajn P. Hedegaard, hvad ethvert Medlem af Foreningen, og forsaavidt ogsaa de fleste af hans Standsfæller er fuldtud paa det rene med, og ikke mindst dem, der har kendt ham — ikke under Navnet P. Hedegaard, men under Navnet P. Jensen — som Fører i »D. F. D. S.«.

At Foreningen og dens Formand paa det kraftigste modarbejder Tendenser, der er bleven sat i Højsædet af Kaptajn P. Hedegaard, kan vel for Indviende forklare de Gang paa Gang fra Kaptajnen fremkomne Insinuationer, men lad mig minde Kaptajn Hedegaard om, at den der bor i et Glashus helst maa afholde sig fra at kaste med Sten, og lad mig endvidere minde Kaptajnen om, at da han i sin Tid formentes Adgang til Foreningens Lokaler efter Indstilling af hans Kolleger, indtil han havde rensat sig for de fremsatte Anker paa den ordinære Generalforsamling, foretrak han at melde sig ud af Foreningen fremfor at møde og tilbagegive de rejste Anklager. Hermed burde Kaptajn Hedegaard have holdt sig fra Foreningen og all den vedrørende.

At den fra Skoleskibssagens Tid fra Foreningens Side brugte Fremgangsmaade ikke havde alle Medlemmernes udelte Sympati, er for velkendt til, at Kaptajn Hedegaard kan gøre Propaganda paa den Konto.

Enhver der kender Kaptajn Bangs Virksomhed i hans Stilling som Foreningens Formand, vil have lært, at hans Valgsprog er: »Hæderlighed og Energi«.

Lad os derfor med ham samles om dette Valgsprog til Støtte for vor Position, og Kaptajn Hedegaard vil hurtigt blive, og føle sig, ene med sine Teorier og ondsindede Skrivelser.

Lige saa vist som sund, saglig og velment Kritik er umundværlig, da intet er fuldkomment, lige saa vel maa den Slags ondsindede Udslag bestemt tilbagevises.

Lad os med Kaptajn Bang samles om det anførte Valgsprog, og det vil nu som ogsaa før, hurtigt gaa op for de ledende Mænd indenfor vor Skibsfart, hvad dette be-

tyder under den for vor ilde tilredte Skibsfart nu lidt gunstigere Tid.

P. J. Jørgensen.

Medlem af »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874«.

## Kjøbenhavns gamle Havn.

Vi har modtaget følgende:

Det er en afgjort Sag, at Kjøbenhavnerne har Grund til at være vel tilfreds med deres gamle Havn og de store Fordele, den byder Passagertrafikken og Handelsstanden ved god Kajplads og tilstrækkelig Vand for den meget vigtige Rutetrafik tæt til Byens Centrum og de vigtigste Forretninger; men derfor er det heller ikke saa underligt, at saavel Autoriteterne som Private omfatter den med megen Interesse, hvilken blandt andet er vist ved Anlægget af de to ny, kostbare Broer over Sejløbet.

Betydningen af de ny Broer kan ikke let overvurderes; thi det er ved deres praktiske Indretning blevet muligt at besejle den meget vigtige Gasværkshavn, med de derværende store Kuloplæg og gode Betingelser for Fabriksvirksomhed i stor Stil, i forholdsvis dybt Vand med store moderne Fragtdampere.

Da den ny Knippelsbro var færdig, fandt Havnevæsnets Anledning til at imødekomme Handelsstandens berettigede Ønske om Broernes Aabning for Natsejlad. Denne Tilladelse bliver godt benyttet, og der har hidtil ingen Grund været til at klage over den, selv om det ikke kan nægtes, at Sejladsen foregaar under Forhold, der maa forudsætte, at Lykken opvejer de Forholdsregler og Foranstaltninger, der burde foretages, for at der med Rimelighed kan ventes et godt Udfald.

I Henhold til Havnereglementet kan Broerne mod Betaling forlanges aabnet til en hvilken som helst Tid om Natten, og Spørgsmaalet om hvorvidt Gennemfarten er forsvarelig, er derfor kun afhængigt af et Skøn, der giver Anledning til Meningsuoverensstemmelser mellem Forretningsmænd og de Sagkyndige, der skal lede Sejladsen, og som gennem praktisk Erfaring er belært om de Vanskeligheder og Ulemper, som Farten gennem Havnen kan byde paa.

De Sagkyndige er vist enige om, at Natsejlad gennem Kjøbenhavns gamle Havn for Tiden er risikabel, og vil vedblive at være det, indtil Havnevæsnets sørger for, at denne Trafik kommer til at foregaa under mere betryggende Forhold og dertil hører først og fremmest Om-sorg for, at to forholdsvis store Fragtdampere aldrig mødes mellem Gasværkshavnen og Bommen. Denne meget vigtige Forholdsregel kan let gennemføres ved Telefonsamtale mellem Broerne og Bommen, samt tilkendes gives ved de derværende Signaler. Trafikken med saadanne Skibe er endnu ikke større, end at den uden nævneværdig Tidsspilde kan lempes derefter.

Farten paa Gasværkshavnen besørgeres af saa store Dampere, at der under rolige Vejrforhold maa udvises den allerstørste Paapasselighed for at bringe dem heldig gennem Havnen, særlig naar de er i Ballast, og Styringen paavirket af Vindpust gennem Gader og aabne Pladser. Farvandet er, som bekendt, ikke ret bredt og til Tider meget indsnævret paa flere Steder, fordi det er oplaget af stilleliggende Fartøjer; derfor er det meget nødvendigt, at alle de Skibe og Pramme, der ved Kajer, Bojer og Pæle ligger nærmest Løbet, viser et hvidt Lys (Ankerlanterne) paa den Side eller Ende, der er Farvandet nærmest. Saa vidt muligt bør Trafikken heller ikke forulempes af Skibe, der svinger i Farvandet.

De røde Lanterner paa Broerne er synlige i tilstrækkelig Afstand; men de er saa nær hinanden, at det er vanskeligt i Tide at se, hvor mange der vises. De røde og grønne Lanterner — Ledefyrene gennem Broerne —

vil blive til mere Nytte, om de anbringes saaledes, at Afviserpælene ikke paa Afstand skygger for dem.

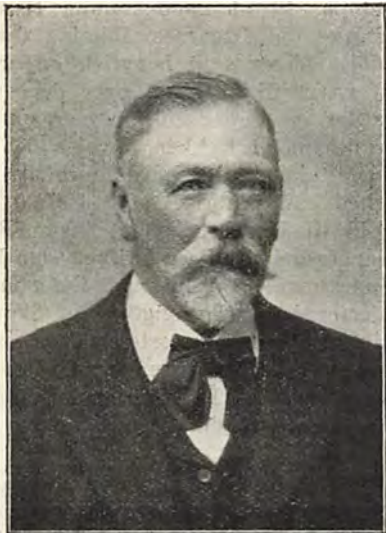
Ved Kollisionen mellem Damperne »Kronprins Frederik« og »Lilian Drost«, fremkom et utvetydigt Bevis paa den Usikkerhed og de Ulemper, som den nuværende Karantæneordning medfører for Skibsfarten ved, at ankomne Skibe om Natten tvinges til at spærre Farvandet, medens der sendes Baad i Land til Stationen efter Praktika.

Den nuværende Bestemmelse om, at Broer og Toldvæsen skal forudbestilles for Natten, er antagelig en Ordning, der ikke ret længe kan betragtes som tidssvarende for Københavns Vedkommende; thi paa Grund af dens Beliggenhed er det om Vinteren umuligt tilnærmelsesvis at angive Fragtdampers Ankomst.

For dem, der mener, at Havnen med dens Foranstaltninger er indrettet af Hensyn til Skibsfarten og ikke omvendt, maa det synes paafaldende, at Autoriteterne undlader at sørge for, at de for Handel og Skibsfart nødvendige Betingelser fungerer paa den for Trafikken hensigtsmæssigste Maade.

P. Hedegaard.

## Frederik Hansen.



Bedstemand i Det forenede Dampskibsselskabs Damper »St. Knud« Frederik Hansen fyldte den 9. Januar d. A. 75 Aar. Det er sikkert et enestaaende Tilfælde, at en Mand i den Stilling endnu i den høje Alder er i Stand til vedblivende at passe sin Gerning med usvækket Iver. Det er os derfor en Glæde at imødekomme et af Damperens Kaptajn fremsat Ønske om at bringe et Billede af den gamle Hædersmand. Han kom i 1880 i Selskabets Tjeneste som Matros og har i de sidste tyve Aar gjort Tjeneste som Bedstemand og Kendtmand i en Mængde af Selskabets indenlandske Skibe. Da Hansen er rask og rørig, vil han sikkert endnu i adskillige Aar kunne gøre Fyldest i sin Stilling.

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet, er Forholdene uforandrede fra sidste Uge, og de fleste Havne er lukket for Sejlskibe, kun

Østnorge, har nogle faa Fragter, hvoraf enkelte optages af dertil bestemte Sejlere til Minimalrater, hvilket er noget mere, end hvad der sluttedes til sidste Aar ved samme Tid. Returfragter Vest fra og Mellemrigsfarf betaler de samme Rater. Fra Norge er der noget mere Efterspørgsel for prompt Tonnage, medens der kun er faa Ordre til Danmark, nærmest paa Grund af Ishindringer.

## Generalforsamlinger.

### Dragør Skibsfører- og Skibsrederforening

afholdt den 16. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Skibsfører Isbr. Schmidt mindedes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer, medens Medlemmerne rejste sig.

Medlemstallet var den 1. Januar 1912: 75 ordinære Medlemmer, heraf 54 i Enkekassen samt 11 ekstraordinære Medlemmer i Dragør, 15 i Kjøbenhavn og 5 i Udlandet.

Enkekassens Beholdninger er Kr. 23,434.49. 24 Enker har i Aarets Løb modtaget Pension à 25 Kr. aarlig. I Pension er udbetalt Kr. 587.50.

Regnskabet godkendtes.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer: Viceformand, fhv. Skibsfører A. Pottersen, Skibsfører N. Johansen, Skibshandler Chr. Greisen og pensioneret Lods C. Bertkølsen genvalgte og ligeledes den efter Tur fratrædende Revisor, pensioneret Lodsbogholder D. Jans.

### Prins Valdemar-Foreningen

i Svendborg har den 15. ds. holdt Aarsgeneralforsamling. Formanden fhv. Havnefoged Møller indledte med en indgaaende Omtale af Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Navigationsslærer Arnvig oplæste det roviderede Aarsregnskab, der balancerede med Kr. 4,162.43 og udviste følgende Indtægter: Beholdning Kr. 54.83, Kontingent Kr. 650.30, bidragydende Medlemmer Kr. 557.50, Renter Kr. 1,664.80, Restancer Kr. 10.00, Lotterigevinst Kr. 25.00, hævvet i Bank og Sparekasse Kr. 1,200.80.

Udgift: Enkeunderstøttelse Kr. 2,085.00, Understøttelser ved Forlis Kr. 150.00, Understøttelser af Legater og Bøsserfond Kr. 360.80, Lotteri Kr. 72.10, Porto Kr. 10.00, Budlon Kr. 40.00, Kasserorløn Kr. 80.00, Restancer Kr. 4.00, forskellige andre Udgifter Kr. 152.08, indsat i Bank og Sparekasse Kr. 1,170.00, Beholdning Kr. 3845.

Foreningens Formue ved Aarets Udgang udgjorde Kr. 44,607.00, deraf i forskellige Legater Kr. 12,000 foruden de under Formanden sorterende Legater og Bøsserfondsmidler til Beløb Kr. 2,000.00. Formuen er i Aarets Løb forøget med Kr. 11.44.

Efter at Regnskabet enstemmig var godkendt, uddeltes Bøsserfondsmidler og afgjordes forskellige andre Foreningsanliggender efter Bestyrelsens Forslag.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte d'Hrr. Jul. Larsen og Ravnemose, til Kasserer Navigationsslærer Arnvig, til Revisor d'Hrr. Lindtner og Holm Rasmussen.

Formanden sluttede Generalforsamlingen med et Leve for Foreningen, hvortil Navigationsskoleforstander Tuxen knyttede et kraftigt besvaret Leve for Foreningens mangeaarige Formand med Tak for hans udmerkede Løvelse.

## Havarier og Forlis.

Gustav, Dpsk. af Assens, kom Natten til den 19. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet i Ballast paa Grund ved Uglebjerg. Svitzers assisterede Skibet Hot og ind til Korsør.

W. T. A. G. 31, Lægter af Hamburg, er paa Rejsen fra Bremerhaven til Aarhus, medens den laa for Anker ved Laboe, bleven paasejlet af norsk Dpsk. »Trønne« og er sat paa Grund stærkt beskadiget. Den beskadigede Ladning losses over i en aften Lægter.

Kotonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er strandet ved Marinarøen. Skibet er fuldt af Vand. Svitzers »Danmark« er afgaaet til Assistance.



## Nybygninger, Køb og Salg.

Et Marstal Rederi har i Folge »Ero Avis« paa Gorn Clausens Værft bestilt en 3-m. Skonnert. Skibet skal maale 100 Brutto Reg-Tons, og Skibsreder N. E. Schmidt skal være korresponderende Reder.

Aalborg Dampskibsselskab har i Folge »Berl. Tid.« solgt Damperen »Henning« til et italiensk Konsortium for en Købesum af Kr. 55,000. »Henning« er bygget 1882 hos Howaldt i Kiel, og maaler 494 Netto Reg-Tons.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det Forenede Dampskibsselskab.** Adolph Anderson, Schubert, afg. Palermo 20./1. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 1./1. for New York. — Algarve, Borries, ank. Marseille 17./1. — Anglo Dane, Tounesen, afg. herfra 19./1. til Stottin. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 20./1. til New York. — Arkansas, Petersen, pass. Port of Ness 21./1. — Arno, Fischer, ank. Newcastle 20./1. — Aurora, Gommessen, ank. Antwerpen 18./1. — Baron Stjerneblad, Sorensen, afg. Riga 20./1. hertil. — Beira, Lunge, ank. hertil 13./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 13./12. — Chr. Broberg, Mortenson, pass. Holtenau 21./1. for Antwerpen. — Christian IX, Mikkelsen, afg. London 20./1. hertil. — Dagmar, Sorensen, afg. Reval 20./1. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 22./1. — Florida, Anderson, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, afg. herfra 20./1. til Riga. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./1. — Hengest, Munck, ank. hertil 15./1. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 20./1. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Portland 19./1. hertil. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 19./1. til Reval. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 16./1. — Kentucky, Andreasen, afg. Kristiania 7./1. — Kiew, Jorgensen, ank. hertil 19./1. — Kursk, Wierucke, afg. Livorno 20./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, afg. Pillau 21./1. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 30./12. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Galata 20./1. til Boston. — Minsk, Harder, pass. Lizard 19./1. hertil. — Moskov, Jon Jonsen, ank. Reval 11./1. — Nicolaj II, Jorgensen, afg. Salonica 21./1. — Nordjylland, Soeberg, afg. Antwerpen 14./1. til Tunis. — O. B. Suhr, Frisonetto, afg. Riga 18./1. — Odessa ank. Hull 4./1. — Omsk, Jacobsen, pass. Holtenau 21./1. for Libau. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 15./1. for New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. Goteborg 21./1. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 19./1. — Pregel, Iversen, ank. Havre 20./1. — Saga, Hansen, pass. Brunshüttel 20./1. for London. — Saratov ank. Hull 17./1. — Saxo, Müller, afg. Libau 20./1. til Hull. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clausen Kaas, ank. Filadelfia 18./1. — Thyra, Dam, afg. Stavanger 21./1. — Tiber, Petersen, afg. Lissabon 18./1. — Tomsk, Wiberg, afg. Antwerpen 17./1. — Tyr, Thaning, ank. hertil 21./1. — United States, Gottsche, ank. hertil 19./12. — Viking, Meyer, ank. Arendal 19./12.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Sunderland 15./1. — Amalienborg pass. Sagres 17./1. — Anna Mærsk ank. Barry 11./1. — Brattingsborg afg. New Orleans 13./1. — Børglum afg. Cardiff 16./1. — Chassie Mærsk ank. Swansea 14./1. — Dansborg pass. Dartmouth 16./1. — Esbjerg ank. Carloforte 15./1. — Esrom ank. Tyne 2./12. — Flynderborg ank. West Hartlepool 11./1. — Fredeusborg ank. Garston 8./1. — Frederiksborg ank. Genua 4./1. — Guldborg afg. Kjøbenhavn 18./1. — Gurra pass. Messina 18./1. — Hammershus ank. Rio 9./1. — Harrildsborg afg. Talbot 12./1. — Høneborg ank. Malaga 8./1. — Jelling ank. Huelva 10./1. — Jomsborg ank. Windau 12./1. — Jungshoved ank. Narvik 17./1. — Jægersborg ank. Cardiff 11./1. — Kallundborg ank. Sabinilla 7./1. — Kalo afg. Helsingør 17./1. — Klampenborg afg. Cardiff 11./1. — Kronborg ank. Genua 2./1. — Lejre pass. Sagres 16./1. — Lilleborg afg. Rufisque 3./1. — Marselishorg pass. Barbados 16./1. — Næsborg pass. Hanstholm 15./1. — Peter Mærsk ank. Huelva 5./1. — Randelsborg ank. Hamburg 17./1. — Rosenborg afg. Stettin 18./1. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 18./1. — Skakkeborg ank. Libau 17./1. — Skanderborg afg. Newport 18./1. — Skjoldborg ank. Savona 13./1. — Skodsborg afg. Hull 16./1. — Spigerborg afg. Rotterdam 10./1. — Stegølborg ank. Tunis 16./1. — Stjerneborg ank. Hamburg 13./1. — Søborg afg. Genua 13./1. — Taarnborg ank. Methil 15./1. — Tuborg ank. Huelva 16./1. — Ulfsborg ank. Savona 10./1. — Uranienborg pass. Portland 16./1. — Visborg ank. Kratzwick 16./1. — Vordingborg ank. Ghent 16./1. — Ørkild ank. Horta 13./1.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Blyth 13./1. til Svendborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 3./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 18./1. — Russ, Petersen, afg. Sabine

Pass 22./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Methil 19./1. til Kiel. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Newcastle 16./1. til Pozzuoli. — Michael Ontchoukoff, Harhoe, afg. Pensacola 19./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 14./1. til St. Lucia f. O. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 18./12. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Pensacola 14./12. til Montevideo. — Newa, Dahl, afg. Madeira 15./1. til Melville.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Indien ank. Buenos Aires 1./1. udg. — Cathay afg. Port Pirio 6./1. udg. — Bintang afg. Bangkok 17./1. hjemg. — Samui ank. Bangkok 18./1. udg. — Bandon afg. Port Said 16./1. hjemg. — Pangan pass. Porim 16./1. udg. — Arabien ank. Norro Sundby 19./1. udg. — Chumpon afg. Middlesbro 19./1. udg. — Siam afg. Yokobama 19./1. udg. — Kina pass. Perim 12./1. udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 13./1. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Jan afg. Rotterdam 20./1. hjemg. — St. Thomas afg. Paramaribo 17./1. hjemg. — St. Croix afg. Portland 13./1. udg.

**Vesterhavet.** Polly, Mathiasen, afg. Llanelly 18./1. til Kjøbenhavn. — Nora, Lauritsen, afg. Swansea 18./1. til Palma. — Nexos, Basse, afg. Geffo 18./1. til Malaga. — Karla, Nielsen, afg. Abo 18./1. til Alicante.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Seaham 20./1. — Martha, Christensen, afg. Swansea 17./1. — Elna, Rathje, afg. Arzew 17./1. — Therese, Pedersen, ank. Bona 17./1. — Harriet, Larsen, afg. Seaham 11./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 14./1. — Simone, Møller, afg. Sfax 18./1. — Joanne, Olsen, ank. Swansea 16./1. — Vera, Larsen, afg. Oran 12./1. — Daisy, Lagesen, afg. Bordeaux 20./1. — Annine, Leth, afg. Arzew 14./1. — Kamma, Löffler, afg. Swansea 9./1.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Windau 17./1. — Helene, Sorensen, afg. Burntisland 18./1. — Sjælland, Svarrer, afg. Libau 17./1. — Agnete, Dam, ank. Methil 18./1. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 17./1. — Alice, Jørgensen, afg. Odense 20./1.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Riga 5./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Rotterdam 20./1. — Valborg, Hansen, ank. Rendsborg 20./1. — Gunhild, Hansen, afg. Burntisland 15./1.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 20./1. til Methil.

**Urania.** Ekliptika, Hemmingsen, afg. Neuport News 21./1. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Gravesend 20./1. — Svend, Schmidt, afg. Grimsby 21./1. — Urania, Clausen, afg. Algier 21./1.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, afg. Blyth 19./1. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Las Palmas 18./1. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 21./1. — England, Andersen, ank. Rotterdam 19./1. — Rusland, Bennetsen, ank. Esbjerg 22./1.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Almorja 19./1. — Frankrig, Friis, afg. Burntisland 16./1. til Aarhus. — Tyskland, Danstrup, ank. Madeira 14./1.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Methil 16./1. Alf, N. Clausen, afg. Grangemouth 19./1.

**Frem.** Austa, Bagger, nk. Oporto 19./1. — Freja, Nielsen, afg. Frederiksstad 15./1. — Vera, Thing, ank. Calais 19./1.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Montrose 20./1. — London, Bam, ank. Kiel 16./1. — Paris, Høegstedt, ank. Methil 19./1. — Bryssel, Kaas, ank. Barry 12./1.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Ghent 18./1. til Siera Leone. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Ghent 12./1. — Roma, v. Thun, ank. Riga 13./1.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, ank. Aarhus 20./1. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 19./1. — Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 19./1. til Kjøbenhavn.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. Barry Dock 18./1. til Dakar. — Nelly, Clausen, ank. Stockholm 18./1. — Fanny, Eriksen, ank. Neapel 19./1. — Lilly, Duhn, pass. Portland 18./1. til Bergen. — Alexy, Sorensen, ank. Iviza 15./1. — Dagny, Degn, ank. Almeria 16./1. — Mary, Clausen, afg. Hull 17./1. til Helsingborg.

### Sejlskibe.

**Ero.** Atlantic, Rasmussen, afg. Goteborg 18./1. til Couakry. — Thyra, Hansen, ank. Lavelarenzella 17./1. — Willi, Madsen, ank. Storham 19./1. — Industri pass. Gibraltar 11./1. vestg. — H. C. Grube, afg. Plymouth 18./1. til Dakar og St. Louis. — I. Koføed, afg. Plymouth 18./1. til Brest. — Kodau, afg. Cowes 16./1. til Corunna. — Niels, afg. Plymouth 18./1. til Brest.

### INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, døn 23. Januar 1912. — En Henstilling. — Kjøbenhavns gamle Havn. — Frederik Hansen. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kjøb og Salg. — Skibsefterretninger.

## Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 208.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natssignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1163

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## G. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

## Dr. med. Goldschmidt. Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2.

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

St. Petersborg  
Tlf.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt  
Tlf.: „Hansens“

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristensen.

## P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## AXEL LUND

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

## Jydsk Skibsekviperings

og

## Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretsaagfører

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssagor (sp. Søsager).

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garnanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Hill-Madsen®

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

## C. HANSEN.

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

## G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. G. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Seen. Fri  
Ind- og Udsætning.

Kommisioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse  
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner Og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

## Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

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

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4689.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 80 Øre

Anden Side - - - - - 25 -

De øvrige Sider - - - - - 20 -

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4689.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. Januar 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 — 3063  
Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Dampmøller  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og  
Blokke  
Davis Farver — Bitumen Paint  
Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla — Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbælter.



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

**Tekn. Maskinhandel.**

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



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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon <b>5601</b>
----------------------------------	---	---	---	------------------------

## LANDMANDSBANKEN

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

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

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

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

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

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



Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Clælfert.  
**C. L. Seifert,**  
Kgl. Hof-Guldtrækker.  
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.  
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.  
Specialitet:  
**elegante Uniformshuer.**

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester —  
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter**

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

## Dampskibsfører.

En dygtig og energisk Fører, som vil tage Part i et Dampskib, søges. Billet, mrkt.: „Dampskibsfører“, modtages paa dette Blads Kontor.

## Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

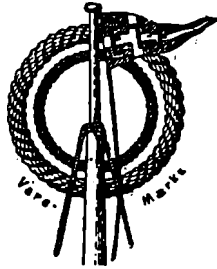
tilsalg Vestergade 27.

**Julius Ott**  
 Internationale Agentur  
 Køb, Salg og Bygning af Skibe  
 HAMBURG, Georgspl. 10.

## Skib til Salg.

Jagt „Petra“ af Svendborg, der maaler 23,63 Brutto-Tons, 18,48 Netto-Tons, laster død Vægt 850 Cnt.

H. P. Hansen,  
 Vindeby, Svendborg.



**Esbjerg**  
**Tovværks-Fabrik**  
 Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-  
**Tovværk**  
 til staaende og løbende  
 Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## Skib til Salg.

Skonnert „Wilhelmine“, 49 N.-T., laster 95 Tons Rug, stærk, egebygget, i god sejlbart Stand, kan grundet paa Sygdom købes for godt 4000 Kr. hos

L. Jensen, Marstal.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
 Ratin's Salgskontor,  
 Pilestræde 1. Køb K. Tel. 3662

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugsersbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

## Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m. samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Lovén udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## Marstal

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

„Gammel Dansk Snaps“ er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“ er appetitvækkende og tilpas stimulerende.

**Faas overalt!**

R. K. Segelcke A/S, Hjørring.

Den bedste!

**„GAMMEL DANSK SNAPS“**  
 fra Segelcke, Hjørring.  
 en gros Stormgade 12, Telf. 5670.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.  
 Telefon 6031. Telegramadr.: „BARET“, Rådhusbavn Privattelefon Vester 518.

## Officielle Bekendtgørelser.

### Bekendtgørelse.

Herved meddeles, at der ved „Hollænderen“, indenfor Als Odde Bro, findes en Palle i Sejløbet, saaledes at Høbro-Mariager Fjord for Tiden kun er sejlbart for Skibe med højst 13' Dybtgaaende.

Paa Havneudvalgets Vegne:

Regnar Th. Genefke,

Medlem af Havneudvalget.

Kjøbenhavn, den 26. Januar 1912.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende: Sejskibene. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 85 for 1911 har Skibsreder R. S. Hansen, Thuro, fremsat en Hensstilling til d'Hr. Redere og Mæglere indenfor Sejskibsbranchen om at blive enig om ikke offere at slutte paa Forhaand, uden for f. o. w., og da kun, naar de forhenværende Minimalrater kan opnaas.

Dette er, ret beset, en fornuftig Hensstilling, men det vil dog vist være mange ufatteligt, at Hr. H. ikke for længe siden er bleven grundigt belært om det haabløse i den Slags Hensstillinger. Den Fiasko, som Nordevropæisk Forbund blev for Sejskibsfarten i sin Helhed, synes dog at tale tydeligt nok derom.

Hr. H. udtaler, at Hovedaarsagen til de daarlige Resultater for Sejskibene i de senere Aar maa søges i, at Tilbud af Tonnage har oversteget Behovet, samt en i høj Grad tiltagende Nervositet hos Mæglerne og Rederne.

Mon det ikke snarere er den utidige Konkurrence, som finder Sted mellem Rederne og Mæglerne indbyrdes, der er Hovedaarsagen?

Som bekendt dirigeres vore Sejskibe for den langt overvejende Del af Mæglere, som tillige er korresponderende Redere: i Svendborg Tolddistrikt er dette særligt Tilfældet.

Sejskibsrederiet har saaledes i de senere Aar udviklet sig til en blot og har Forretning for den enkelte, hvor det gælder om at faa fat i saa mange Fragter som muligt, for at Kollegaen ved Siden af ikke skal tage dem; paa Fragtraterne ses ikke saa nøje.

Det synes ret indlysende, at saadanne Forhold indenfor kortere eller længere Tid vil give Sejskibsfarten sit Dødsstød.

Naar man ser tilbage paa det nu forløbne Efteraar med svært opadgaende Fragtrater og saa betænker, at kun i meget faa Tilfælde har hele vor Sejskibsflaade kunnet benytte denne Chance, begrundet paa, at Skibene som Følge af Redernes Nervositet er bundet til saa usle forud akcepterede Rater, at Udbytte er en absolut Umulighed, og i Forbindelse med de vedholdende urolige Vind- og Vejrforhold i dette Efteraar, vel nærmest vil give de fleste et negativt Resultat.

Der findes mange Skibe, som for sidste Efteraars-tur sejler for en Fragt, der er 1.000 Fres. og derover mindre, end de gangbare Rater vilde have givet: som man ser, en ret kostbar Nervositet, som Aktionærerne selvfølgelig maa betale.

Der findes i Danmark en Mægler, som paa Grund af sit Kendskab til det franske Sprog og de franske Købmænd paa de mindre franske Havne, der udelukkende maa anvende Sejskibe til deres Import af Træ, i de senere Aar med Held har søgt at faa fat i en stor Del Fragter, naturligvis ved at tilbyde billigere Tonnage end Firmaerne i Paris.

Det er indlysende nok, at de franske Købmænd ikke vilde give deres Fragter til en dansk Mægler frem for til deres egne, naar de ikke derved kunde se deres Fordel, og Nedsriveren af disse Linier har ogsaa gentagne Gange hørt franske Købmænd udtale sig meget smigrende om den danske Mægler, som kunde skaffe dem saa billig Tonnage.

Omtalte Mægler dirigerer ikke et eneste Skib passende for denne Fart, men maa henvende sig til Mæglerne i Svendborg og Marstal, og i dem gaar alle hans Fragter som varmt Brød. Man kunde sige til de ærede Mæglere og Redere: »Luk Øjnene op! og lad ham beholde sine Fragter til Tiden kommer, da de skal bruges, og lad ham saa betale gangbare Rater.» Det er den eneste rigtige Vej at gaa.

Hr. H. siger i sit Indlæg, at vi har endnu en vel vedligeholdt Flaade af første Klasses Sejskibe, hvis gode Egenskaber er noksom bekendt i Udlandet, og som har en berettiget Eksistens.

Ja, deri har han Ret, og den kan ogsaa eksistere, naar blot Mæglere og Redere ikke selv gør dens Eksistens umulig, men søger at komme bort fra den utidige indbyrdes Konkurrence, som finder Sted nu til Dags.

Hvad der ogsaa vilde være at anbefale var, om man kom bort fra, at Mæglere skal være korresponderende Redere. Skibenes Hensyn bliver derved for ofte sat i anden Række. Skibenes korresponderende Redere bør ikke være afhængige af nogen Mægler. X.

Fra Mønstringskontoret har vi modtaget Justitsministeriets sædvanlige aarlige Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab i indeværende Aar. Det fremgaar bl. a. af denne, at enhver Befaren, der ikke inden sit 26. Lægdsrulleaar har gjort et Togt og derfor har faaet Vedtegning om at skulle indkaldes forlofs, altsaa enhver i Aaret 1885 eller tidligere født Befaren, har uden Ophold at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham at afgive sin Søfartsbog. Enhver Helbefaren og enhver Halvbefaren, hvem der ikke er tillagt noget Togt, har, forsaavidt han er til Stede her i Landet i Tiden mellem den 1ste og den 6te Februar, begge medregnet, og ikke er hindret ved lovligt Forfald, hvad enten han er paamønstret eller ikke, inden Udløbet af ovennævnte Frist at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham at afgive sin Søfartsbog. Hvis Søfartsbøgerne er beroende hos Skibsføreren, har Mandskabet at melde dette for Mønstringsbestyreren, hvorhos Skibsføreren er pligtig til inden den ovenfor nævnte Frist at besørge Bøgerne afleveret til Mønstringsbestyreren.

Højesteretsdom. Ved 5-Tiden om Morgenen den 25. September 1910 grundstødte den engelske Dampers »Luga«, der var paa Rejse fra Sundsvall til Liverpool, paa Sydøstsiden af Grunden »Sjollen« i Flinterenden. Svitser blev tilkaldt, og Selskabets Dampers »Frederikshavn« paabegyndte Bjergningsarbejdet, efter at man havde truffet Aftale med Hensyn til Bjergelønnen, der skulde fastsættes ved Voldgift. Først ved Assistance af tre andre Dampere og fire Læglere lykkedes det i Løbet af fire Døgn at slæbe »Luga« af Grunden. Men nu opstod der Strid om Bjergelønnen. Firmaet Heckscher & Søn med flere, der repræsenterede »Luga«s Reder, ønskede ikke Voldgiftskendelse i Sagen og gik til Sø- og Handelsretten, som satte Bjergelønnen til 18.000 Kr., en Afgørelse, Svitser var utilfreds med. I direkte Udgifter havde Bjergningen kostet 4.500 Kr. og i Betragtning af Værdien af »Luga« med Ladning, der beløb sig til 687.000 Kr., samt i Betragtning af den store Risiko, idet Bjergningsmateriellets samlede Værdi udgjorde op imod 500.000 Kr., appellerede Selskabet Sagen til Højesteret og forlangte Bjergelønnen forhøjet.

Højesteret forhøjede ved Dom af 23. Januar 1912 Bjergningslønnen fra 18.000 Kr. til 24.000 Kr., hvilket motiveredes ved det betydelige Arbejde, Bjergningen havde krævet, den lange Tid, der var medgaaet samt det anvendte Bjergningsmateriellets store Værdi. Heckscher & Søn idømtes desuden 500 Kr. i Sagsomkostninger.

Vi har modtaget følgende:

Klarering i Paimpool. Jeg har heri Paimpool løst en Ladning Træ fra St. Petersborg og benyttet Hr. William Le Griguer som Mægler, for hvilket han i Klarering har taget 50 Centimes pr. lastet Ton, hvorimod Hr. Petibon kun tager 40 Centimes pr. Reg.-Ton; denne Betaling er ogsaa gangbar i Tréguier, Pontrieux, Portrieux og Benic, thi i ingen af nævnte Plad-

ser er edsvorne Mæglere. Da det ser lidt underligt ud for en Reder, naar to af hans Skibe har været i Paimpool, og det ene har betalt dobbelt saa meget som det andet, anbefaler jeg herved mine Kolleger at benytte den billige Mægler Hr. Petibon og ikke den dyre Hr. William Le Griguer, saafremt det er dem muligt, og de ikke er bundet ved Adressering. Ligeledes anbefales det Rederne, dersom Fragt sluttes med William Le Griguer, at stipulere Klareringen i Certepartiet til 40 Centimes pr. Reg.-Ton, da der er Udsigt til, at han vil komme til at slutte en Del Fragter for den største Importør i Trælast. Hr. H. Morane.

S. R. Mouritzen  
3/m. Sk. »Activ«.

**Reddet Skibsbesætning.** Skonnert »Primula« af Thuro har, som kortelig meddelt tidligere fornylig paa Rejsen fra Par i Cornwall til Leith bjerget en Skibsbesætning paa 10 Mand. Skonnertens Fører, Kaptajn Skov, har i et Brev til Rederiet meddelt, at man den 8. ds. Kl. 10 Fm. 40 Sm. Øst for Flamborough Head observerede en Baad, der tydsynlig var i Fare. Det lykkedes at komme paa Siden af Baaden og bjerge dens 10 Mands Besætning. De Skibbrudne tilhørte Besætningen af en Fiskedamper fra Ostende, der i stærk Storm var bleven hek og tilsidst, til trods for et energisk Arbejde fra Mandskabets Side, ganske fyldtes, hvorfor Mandskabet maatte gaa i Baaden. I to Døgn drev de Skibbrudne om i Baaden, før de blev observeret og bjerget af »Primula«. (»Svendb. Amtst.«)

Vi har modtaget følgende:

Rødby Havn. Skont Frosten er stærk, og de fleste Havne paa Lolland-Falster vist snart bliver utilgængelige, er Havnen her dog isfri, og om Vinteren holder sig, vil Havnen her sikkert bevare sin store Betydning for Oplandet særlig under Isvintre.

Desværre er Banen ikke fuldt færdig til Havnen; derimod vil Skibe godt kunne anløbe og søge Ly, dog kun Skibe af op til c. 13 Fods Dybgaende, da der endnu faltes noget i Uddybningen.

Langs Landet driver lidt løs Is, men ellers isfrit overalt.

A. Andersen,  
Skibsmægler

**Verdens Handelsflaade** bestod, i Følge »Hansa«, den 1. Oktober f. A. af 15.852 Dampskibe med 35.970.000 Reg.-Tons (34.648.000 forrige Aar) og af 23.277 Sejlskibe med 6.152.977 Reg.-Tons (6.411.611 forrige Aar). Heri er kun medregnet Dampskibe af over 100 Netto Reg.-Tons og Sejlskibe af over 50 Netto Reg.-Tons.

**Stationer for Stormvarsler.** I Sverig skal der i den nærmeste Fremtid oprettes en Række Stationer for Stormvarsler, bl. a. ved Luleå, Holmsund, Øregrund, Visby, Kalmar, paa Nord- og Sydenden af Øland, samt ved Piteå, Stockviken, Gelle, Furusund og Dakarö. (»Hansa«.)

**Russiske Skibssubventioner.** Det russiske Ministerium for Handel og Erhverv vil i 1912 betale visse Skibsfartsselskaber en Subvention for regelmæssige Forbindelser paa 6.127.845 Rubler. (»Hansa«.)

**Tysk Anerkendelse til det danske Redningsvæsen.** Den tyske Regering har anmodet Kon-

sul Laurson i Ringkjøbing om at overbringe Mandskabet ved Redningsstationen Flyvholm, nævnte Rege- rings Tak for dens Aarvaagenhed og hurtige Redning af Besætningen, ved den tyske Fiskerkutter »Nautilus« Stranding paa Harboøre den 5. November f. A.

**Havnesalg paa Island.** Reykjavik, 24. Januar. (Ritz. Bur.) Flv. fransk Konsul Brillouin har paa et fransk Konsortiums Vegne for en Sum af 600.000 Fres. afsluttet Købekontrakt om Thorlakshavn paa Islands Sydkyst. Thorlakshavn tænkes anvendt som Udskebningssted for nogle paatænkte Vandfaldsanlæg.

**Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 24. Januar.**

**Danske Farvande.**

(Seneste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres.)

Graadyh (18): Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.  
Limfjorden, Thyborøn Kanal (16): Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Nord om Mors og til Struer (20.) kun mulig for kraftige Dampere. Sallingsund—Logstor (17.) Isfri. Logstor (19.) Pakis, kun for kraftige Dampere. Aalborg (18.) Sammenpakket Sjøpis, kun for kraftige Dampere.  
Mariagerfjord (13.) Fastis, Rende holdes aaben.  
Randersfjord (15.) Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Isbryder assisterer.  
Horsensfjord (18.) Fastis og sammenpakket Kvadderis. Rende. Sejlskibe Bugserhjælp.  
Vejlø (11.) Inderfjord og Havn: Fastis, lukket for Sejlskibe. Rende aaben.  
Koldingfjord (22.) Svær Fastis, Rende holdes aaben.  
Faaborg (22.) Hovedløbet: Kun med Isbryderhjælp. Grydeløb: Rende aaben.  
Ødølse (15.) Fjord og Kanal: Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Rende aaben.  
Rudkjøbing (22.) Nordlige Løb: Pakis, kun for kraftige Dampere. Rudkjøbing—Marstal: Helt lukket.  
Skælskør (17.) Fjorden: Svær Fastis, kun for kraftige Dampere.  
Korsør (22.) Indsejlingen: Kvadderis, lukket for Sejlskibe.  
Hobækfjord (10.) Fastis, kun for kraftige Dampere. Rende aaben.  
Præsto (17.) Fjorden: Svær Fastis, Skibsfarten helt lukket. Bøgestrømmen. Lukket. Stege—Faro (22.) Fastis, Rende.  
Guldborgsund (20.) Fastis, Rende aaben. Nord for Guldborg: Tynd Fastis.  
Gjedsø (22.) Farvandet: Sammenpakket Sjø- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Nakskøvfjord: Indløbet (23.): Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe. Fjorden (17.): Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Bandholm (16.) Til forbi Raago: Drivis, kun for kraftige Dampere, mellem Fejø—Asko (20.): Svær Fastis, helt lukket.  
Karrøbæksmunde (21.) Søen: Fastis.  
Luddragne Lystønder: Topsand, Favrfeld, Sandødden, Jerg, Søren Jessens Sand, Graadyh Barre, Thyborøn Kanal Nr. 3 og Rødsand.

**Svenske Farvande.**

Sundsvall. Svær Fastis, kun mulig for kraftige Dampere.  
Gefle: Helt lukket. Til Sos: Fastis.  
Süderarm. Søen og Løbene til Furusund: Isfri.  
Sandham. Til Sandöfjord: Isfri, derfra Isrende.  
Strömstad. Havnen: Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Idefjorden: Svær Fastis, Skibsfart kun mulig med Isbryderhjælp.

**Tyske Farvande.**

Memel. Reviret til Schmelz: Isfri, Skibsfarten uhindret.  
Pillau. Søen: Isfri. Havnen: Svær Fastis. Rende holdes aaben af Isbryder.  
Neufährwasser. Søen: Isfri. Havnekanalen: Spredt Drivis. Weichsel. Svær Fastis, Skibsfart kun mulig med Isbryderhjælp. Istakst.  
Hela: Spredt Drivis.  
Swinemünde. Søen: Drivis. Strommen: Drivis, lukket for Sejlskibe. Inderhavnen: Svær Fastis.  
Greifswalder Oie: Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.  
Warnemünde: Warnov: Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp. Rende holdes aaben med Isbryder. Istakst.  
Trawemünde. Søen: Spredt Drivis. Havnen: Spredt

Drivis. Reviret: Svær Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Rende holdes aaben. Istakst.

Femerbælt: Isfri.

Kielerfjord: Sammenpakket Sjø- og Kvadderis.

Kejser Wilhelm-Kanal: Svær Drivis og Fastis.

Slukket Fyr. Stenbøge Fyr er slukket. Fyret vil ikke kunne tændes, for Isforholdene tillader at tilse det pr. Baad.

Sejladser paa Riga. Firmaet P. Bornholdt & Co. i Riga telegraferer den 23. ds., Middag: Domesness rapporterer stille Vejr, en Grads Kulde. Sne. Isen driver Vest over. Passagen langs den kuriske Kyst i sydøstlig Retning er isfri.

Skibsfarten paa Elben. Hamburg, 22. Januar. (Ritz. Bur.) Som Følge af Tovejret er der indtraadt stærk Isgang paa Elben, saa hele Skibsfarten er saa godt som standset.

## Rent Splitflag. — Vort Nationalflag.

Fra fhv. Oyerlods. Kommandør Sølling har vi modtaget følgende:

Det illustrerede Ugeblad Verden og Vi skriver i sit Nummer 3 af 12. I. M.: »Naar vi flager — og det bliver jo mere og mere almindeligt at vise vort Flag i Glæde og Sorg! — er det ikke det samme Dannebrog, vi tør hejse.»

Hvorfor tør vi ikke alle vise Splitflaget? Ja, derom foreligger fra fordums Tid og op til vore Dage en Række Forbud i Anordninger og Plakater om utilladelige Flag, Vimpler m. v.: saaledes en Plakat af 6. December 1776, indskærpet ved Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 21. Oktober 1892.

Siden Danmark fik en fri Forfatning, vides Spørgsmaalet ikke at være gjort til Genstand for Beslutning ved Lov, hvortil der dog formentlig er god Grund, henset til dets Betydning, saavel i national som international Henseende.

Alle disse hæmmende Bestemmelser tager formentlig Sigte paa Flagføringen til Søs, ganske naturligt, thi i ældre Dage saas kun sjældent Flaget vaje paa Landjorden. Kun Fæstninger førte Flag, medens Landets Borgere ikke, som nu om Stunder, fandt det en naturlig Sag at have en Flagstang ved Boligerne for derfra at lade Dannebrog vaje ved højtidelige Lejligheder.

Nu er det anderledes. Trindt om paa Landet, ved Hytten som ved Slottet, kan man glæde sig over at se vort Flag folde sig ud. For Statsinstitutionerne er det en Pligt at flage paa bestemte Højtidsdage for Konge og Folk.

Hvor Statsinstitutioner har til Huse, pryder de sig da med Splitflaget, men Borgerne er som Regel forment dette. Kun enkelte Institutioner og nogle borgerlige Privatpersoner tør, efter særlig Bevilling, ligeledes vise Splitflaget, som Regel dog kun saaledes, at heri findes et særligt Mærke. Men ogsaa dette sidste er ikke fastholdt som Regel. Særlig udvalgte er fritaget for Mærket og lige stillet med Statsmyndighederne. Dog ikke paa Søen: her taaes intet Splitflag uden Mærke, kun Orlogsmænden tør tone rent Flag.

Som »Verden og Vi« ogsaa meddeler, nedsattes for et Par Aar siden en Regeringskommission, for at tage Flagspørgsmaalet under Overvejelse. Kommissionen af-

gav, saa vidt vides, en Betænkning, men derved blev det nok.

Det forekommer inig selvfølgeligt, at Resultatet af Kommissionens Virksomhed kun blev som saa. Man har formentlig ikke kunnet beslutte sig til at indstille den eneste naturlige Løsning af Spørgsmaalet:

Rent Splitflag for alle, det være sig for den danske Søfarende som for den danske Borger i sin Hjemstavn.

Denne besynderlige Tilstand, som vi stadig endnu lever under, bør ikke vedvare. Rent Splitflag, Splitflag med Mærke, firkantet Flag (Stutflag) mellem hinanden som Nationalflag er en Urimelighed, et Virvar.

Flaaden og dens Befalingsmænd vil muligvis forment, at vore Orlogsskibe fremdeles alene bør føre et Flag, der betegner deres Særstilling og fremhæver Søkrigsmagtens Betydning. Jeg indser dog ikke Nødvendigheden af at opretholde dette Forhold. Store Sømagter som Frankrig og de forenede Stater i Nordamerika kender kun et Nationalflag, fælles for alle, for Flaade og Handelsmarine, Statsinstitutioner og Landets Borgere i Almindelighed.

Selvfølgelig maa Flaadens Kommandotegn herhjemme, som i andre Orlogsmariner, under alle Omstændigheder ikke kunne føres af andre end de dertil berettigede.

Nylig har Pastor Knud Gjørup fremsat Forslag om at højtideligholde en aarlig Dannebrogdag den 15. Juni, at begynde med Aaret 1919, 700de Aarsdagen for Reval Slaget.

Det kan være en smuk Tanke, der ligger til Grund for Pastor Gjørups Forslag. Om Sagen vil vinde almindelig Sympati og lade sig gennemføre, skal jeg ikke her komme nærmere ind paa.

Men forinden vi muligvis kommer til at fejre en Dannebrogdag til Ære for vort nationale Flag og de stolte Minder, der knytter sig hertil, bør vi have fastslaaet, at Nationalflaget — Dannebrog — fælles for os alle kun er et, det rene Splitflag!

I adskillige Aar — »Verden og Vi« har berørt det — har jeg udtalt, og gentager det her:

»Splitflaget«, det rene, er vort smukkeste Flag. Skulde det bedste være for godt for Nationen?

Hvad enten dens Søner færdes paa Havet eller er knyttet til Hjemstavn, bør dette Flag være fælles Eje for alle Danske.»

I. N. Sølling.

## Tilsyn med Søkort.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Den ærede Direktør for Søkort-Arkivet har atter skrevet om denne Sag og mener bl. a., at jeg ikke er rigtigt kendt med de danske »Efterretninger for Søfarende«. Jo sikkert er jeg det, jeg ser dem ofte netop paa de af den ærede Direktør nævnte Steder, men sjældent mere end ét Eksemplar. For at være til Nytte er det ikke nok at læse en saadan »Efterretning«, men man maa have den med om Bord, naar man skal sejle. Det er prisværdigt, at »Efterretninger« opslaaes i Grønningen i Kjøbenhavn, men det er kun faa af os Skibsførere, der dog skal bruge dem, som kan gaa i Grønningen for at studere dem. Med Hensyn til de af mig tidligere omtalte hæftede engelske Udgaver af »Efterretninger«, har jeg maaske ikke klart nok tilkendegivet, at mit Ønske er at faa dem som disse, med alle Rettelser for et kvart til et halvt eller et helt Aar over et bestemt Farvand samlet paa et Sted og sammenhæftet, saaledes at man ikke er nødsaget til at søge eller blade alle udkomne Rettelser igennem, men har alt udkommet paa et Sted. Saaledes er de engelske.

Med Hensyn til Statens Udgifter til Søkort, skal jeg

ikke udtale mig, men jeg mener, at naar vi anvender 16,000 til 18,000 Kr. om Aaret til danske Søkort, er det en ganske pæn Sum, og hvis jeg har Ret i, at de fleste Skibsførere køber fremmede Kort, viser dette tydeligere end alt andet, at vi Skibsførere ikke klatter med Indkøb af Søkort. Skulde vi nu have »Syn« vilde det muligvis blive os betydeligt dyrere, endskønt vi dog i dette Tilfælde selv vilde have et Ord med at sige, forend d'Hrr. kasserer, hvad vi har af Kort. — Ikke saaledes som med et andet nyt »Syn«, vi har faaet, Medicinkisten. Mon egentlig den Læge, Ministeren eller hvem der nu har udarbejdet disse Bestemmelser, har gjort sig klart, at dette »Syn« koster de danske Redere over 100,000 Kr.? Min Medicinkiste, som jeg dog mente var nogenlunde i Orden, og som en Apoteker har erklæret for fin, kostede 150 Kr. at forny med Medicin og ovrigt Sager, idet det nu er en helt anden Medicin som foreskrives. Jeg har løselig udregnet, at dersom andre Dampskibe faar samme Udgift og Sejlskibene den halve, vil den samlede Udgift hertil blive over 100,000 Kr. Og hvad skal vi saa med alt det i en Fart, hvor vi hver tredje eller fjerde Dag kan sætte en syg Mand i Land, for der er vel ingen, som tror, at en Skibsfører vil paalage sig det Ansvar at sejle omkring med syge Folk? Kommer vi til Læge bruges sjældent af Skibets Medicin, og Sygepasseren, som Lægebogen taler saa meget om, ja, ham kender vi virkelig ikke noget til. Slikt kan være godt for Skibe, som gaar i Langfart, men for Skibe, som ikke gaar forbi Gibraltar, er det en stor unødvendig Udgift, som kun tynger den danske Skibsfart i Konkurrencen med Udlandet. — Men nu med Hensyn til Søkort, saa var det jo heldigt, om vi kunde faa disse rettet. Hvis dette kunde ske paa Landets forskellige Navigationsskoler, var det maaske godt for de unge Navigatorer, og det er dog ikke muligt at faa alt fra Kjøbenhavn. At indsende én Rutes Kort, som Direktøren foreslaar, altsaa en Del af vore Kort, medens vi sejler paa en anden, gaar ikke, for hvem garanterer, at vi kommer hjem paa næste Rejse. Der kan gaa halve og hele Aar, inden det sker, og i den Tid kan vi faa Brug netop for de Kort, som er i Land. Og fremfor alt ønsker jeg ikke »Syn«, disse har vi nu nok af. Hvis andre Lande indfører alle disse saakaldte Forbedringer, som stedse medfører store Udgifter for Søfarten, lad os saa følge med for at være paa Højde med det bedste, men vi maa bede om, at vor lille Flaade ikke skal være den forende, det kan den kun trykkes af til liden Gavn for Landet eller Standen.

Til Slutning vil jeg kun bemærke, at hvad der end tidligere kan have været Aarsag til, at flere Skibsførere har købt fremmede Kort over danske og tilstødende Farvande, tror jeg nu at turde anbefale de danske Kort fremfor andre, naar vi kan faa dem paa Papir til en rimelig Pris. De er gode og holder længe nok, naar de behandles med Omhu.

S k i b s f ø r e r.

## Fragtmarkedet.

Fastheden og den gode Tendens holder sig i alle ledende Markeder, og næsten hver Dag bringer Meddelelser om ny Opgang et eller andet Sted, saavel udgaende som hjemgaende. Rederne har endelig en Gang faaet Overtaget, og det var Synd at sige andet, end at de benytter sig af Situationen i fuldeste Maal. Kulfragterne er i den forløbne Uge steget næsten daglig, og medens dette skrives, noteres der f. Eks. fra Østkysten 6/6 til Lübeck, Flensborg eller Königsberg med 600—800 Tons daglig Løsning, 6/6 à 7/ til Kiel, 6/6 Reval, men ogsaa Middelhavet er meget fast paa Basis af c. 12/ Genua, Savona eller Livorno, 9/3 à 9/6 Algier eller Oran,

11/9 à 12/ Konstantinopel. Vi skal en lang Aarrække tilbage, inden vi støder paa lignende Fragter, men det maa heller ikke glemmes, at Priserne paa Bunkerkul er overordentlig høje nu. For sekunda Østkyst Bunkers maa nu betales 11/ à 12/, for mellemgode Kvaliteter 12/6 à 13/6 og for prima Kul op til over 15/. Uvissheden, med Hensyn til hvad det bliver til med den truende Minearbejderstrejke, tynger som en Mare overall, hvor der bruges britiske Kul, og i Storbritannien er Stemningen ophidset og nervøs. Priserne svinger hvert Øjeblik, men dog i opadgaende Retning, og de har sprunget en Shilling eller mere op i Lobet af mindre end et Døgn. Det er snart en ren Naadessag at faa Kul fra d'Hrr. Eksportører, men længe kan denne Tilstand forhaabentlig ikke vare ved endnu. Ekspeditionerne paa Kulpladserne er gennemgaaende ikke gode. Af de hjemgaaende Markeder ligger navnlig Østen og Nordamerika godt, da Tonnage, saa mærkeligt det kan lyde, er knap, og Rederne er meget faste. Der er belalt glimrende Fragter hjem fra Østen de sidste Dage, og hvad U. S. angaar, er Tendensen opadgaende. Fra La Plata slutes der kun lidt, men der kommer utvivlsomt snart mere Fart i Befragtingerne. De Afslutninger, som har fundet Sted, er dog ikke daarlige, sammenholdte med Udfragterne. Sortehavet udfolder ikke megen Aktivitet, da Isvanskeligheder til Dels lægger Hindringer for Skibsfarten, men Raterne fra de Havne, der trafikeres, er nærmest uforandret. De større Baade i det østlige Middelhav har mere Fordeel ved at gaa til Indien i Ballast. Østersøen er meget stille, men da der ogsaa her kun udbydes faa Baade, er der ingen Nedgang i Raterne. Pr. f. o. w. og senere noteres allerede en Mængde Laster og store Kontrakter, men det synes, som om Befragterne skal faa Vanskelighed med at faa Tonnage til de Fragter, som de i Øjeblikket vil anlægge. — Der sluttedes i Ugens Lob som følger:

Østen. Melbourne og/ eller Geelong/U. K., Kontinentet 32/ pr. Januar—Februar. Java/U. K., Kontinentet 32/6, St. Nazaire 33/6, Option U. S. 2/6 ekstra, Sukker i Sække, pr. Februar. Birma/Holland 29/3, O. C. 29/9, Weser 30/6, pr. Februar. Kalkutta/Hamburg 31/3 Jute Basis pr. Februar. Bombay/U. K., Kontinentet 24/6 (én), 25/ (to Havne), Hamburg 6 d. ekstra, d. w. Basis, pr. Februar. Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til U. K., Kontinentet til 19/9 (én), 20/3 (to Havne) pr. Februar.

Sortehavet etc. Odessa, Novorossisk eller Theodosia/London eller Rotterdam 10/6, Hull eller Antwerpen 10/9, Hamburg eller Weser 11/, Eupatoria og Novorossisk eller Theodosia (to Havne)/Nordspanien 13/ (én), 13/3 (to), 13/6 (tre Havne)/Novorossisk/Danmark 15/9 (én), 16/ (to), 16/3 (tre Havne) for Oljekager: Poti/Rotterdam 12/3, Middlesbro 12/6, Filadelfia eller Baltimore 16/6 for Erts, Sulina/Leith 11/, Belfast 11/, Bulgarien/N. C. eller »any« 11/, Hamburg 11/6: alt for prompt Afskibning.

Middelhavet etc. For Bomuldsfrø fra Aleksandria betalles 9/6 Bristol Kanalen eller Southampton, 10/6 Bremen, Smyrna/London og/ eller Hull 11/6 (én), 12/ (hegge Havne), Mazarron/Halifax 8/9 for Salt, Skyros/Rotterdam 8/3, La Goulette/Rotterdam 9/ f. l., Jarrow 9/11½ f. t., Santander/Rotterdam 5/10½, Carthage/Rotterdam 7/, Huelva/Rotterdam 6/, Antwerpen 7/10½, Dublin 8/3, Baltimore 10/, Foundioune, Nanning og Rullsqe/Kontinentet (B./H.) Frcs. 25 for Jordnødder.

Nordamerika. Kul Baltimore/Aleksandria 15/6 pr. Februar, Virginia/Marseille 17/3 pr. Februar, Baltimore/Avonmouth, Antwerpen eller Rotterdam 3/ pr. Qr. pr. Februar—Marts, Golfen/U. K., Kontinentet 15/ (én), 15/6 (to Havne), »nett form«, pr. Februar, Tømmer fra Golfen/Holland og Barrow 105/ pr. Februar, River Plate 140/ pr. Marts—April, Galveston/Havre 50/ for Bomuld pr. Januar.

(Fortsættes Side 58.)



## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

**Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser**

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

201. »Vil« Fyrskib atter paa Station. Nordsees. »Vil« Fyrskib er atter udlagt, og den midlertidige Lys- og Føjteolunte inddraget. 55° 23' (38") N. Br. 7° 45' (00") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2803. Kjøbenhavn 1911).

202. Lystønde inddraget for Is. »Rødsand S.« Østersøen. »Rødsand S.« Lystønde er inddraget paa Grund af Is. 54° 32' (48") N. Br. 11° 56' (23") Ø. Lgd.

203. Klokketønder og Pøle til Lanterne inddraget for Is. Svendborg—Rudkjøbing—Marstal. Farvandet Syd for Fyen. Paa Grund af Is er Klokketønderne og Pølene til Lanterne i Farvandet Svendborg—Rudkjøbing—Marstal inddraget. Rudkjøbing: 54° 56' N. Br. 10° 43' Ø. Lgd.

### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

204. Tønder inddraget for Is. Landskrona. Sundet. Sværreg. Ved Landskrona er følgende Tønder inddraget paa Grund af Is: 1) Larvarabben Klokketønde. 2) Norra Haken Lystønde. 55° 52' N. Br. 12° 47' Ø. Lgd.

205. Klokketønder inddraget for Is. Blekingkysten. Paa Grund af Is er Esten Klokketønde inddraget, 56° 04' N. Br. 15° 34' Ø. Lgd., og Kloket Klokketønde ombyttet med en Væger med 2 opvendte Køste. 56° 00' N. Br. 15° 48' Ø. Lgd.

206. Klokketønde ombyttet med Vintersøen. Södergrunden. Sandhamn. Stockholm Stærgeard. Södergrunden Klokketønde er for Vinteren ombyttet med en rød Væger med 1 opadvent Kost over 1 Ballon. 59° 15' N. Br. 19° 03' Ø. Lgd.

207. Fyr Brændetid forandret. Gäfle Indløb. Ved Indløbet til Gäfle brænder fremtidig Fyrene: 1) Linné, 2) Bönan, 3) Nydal, 4) Engeltotts, 5) Frederiksskans, 6) Barsgrund, 7) Brynäs, 8) Gäfle Duc d'Alho og Lystønderne: 1) Trindelén, 2) Holmudden, 3) Djuphamnsgrundet, 4) Herøgrund, 5) Mellanskaursruuan, 6) Bonhusgrundet, 7) Sörgrundet fra Skibsfartens Begyndelse til 1ste Juni og fra 15de Juli til Skibsfartens Ophør. Gäfle: 60° 41' N. Br. 17° 12' Ø. Lgd.

208. Fyr midlertidig slukket. Bottniske Bugt. Paa Grund af Is er efternævnte Fyr slukket: 1) Fyrene ved Holmsund. 63° 40' N. Br. 21° 21' Ø. Lgd. 2) Bergudden, 63° 47' N. Br. 20° 50' Ø. Lgd. 3) Katan, 63° 59' N. Br. 20° 53' Ø. Lgd. 4) Bjuröklubb, 64° 28' N. Br. 21° 34' Ø. Lgd.

209. »Västra Banken« Fyrskib inddraget. Bottniske Bugt. Ifølge Telegram fra Løds-kaptajnen i Gäfle er »Västra Banken« Fyrskib inddraget. 60° 53' 48" N. Br. 17° 55' 10" Ø. Lgd.

210. »Storbröten« Fyrskib inddraget. Bottniske Bugt. Finland. »Storbröten« Fyrskib er indraget. 60° 25' N. Br. 19° 10' Ø. Lgd.

211. Fyrskib eventuelt inddraget. »Årangsgrund«. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Fyrskibet »Årangsgrund« kan paa Grund af Isforhold eventuelt have forlødt sin Station. 59° 58' N. Br. 24° 56' Ø. Lgd.

212. Fyrskibe inddraget. Østersøen. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det kejserlige russiske Generalkonsulat i København er følgende Fyrskibe inddraget: 1) »Nokman Grund«, 59° 05' N. Br. 22° 13' Ø. Lgd. 2) »Sartischeff«, 58° 17' N. Br. 21° 20' Ø. Lgd. 3) »Libau«, 56° 30' N. Br. 20° 51' Ø. Lgd.

213. Sømærker udlægges. Nuckö—Worms Kanal. Moon Sund. Østersøen. I Fornæret 1912 vil der blive udlagt følgende Sømærker i Nuckö—Worms Kanal: 1—2) En hvid og rød

27° 47' 38" N. Br. 82° 34' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2786. Kjøbenhavn 1911).

239. Tønder udlagt. Atchafalaya Bay Entrance Channel. Louisiana. Ved Indløbet til Atchafalaya Bay gravede Kanal er udlagt følgende Tønder: 1) Atchafalaya Entrance Stump-tønde Nr. 1 i 6 m Vand, S. 37½° V. fra højre Kant af Eugene Island og S. 6¼° Ø. fra South-west Reef Fyr. 2) Atchafalaya Channel Stump-tønde Nr. 3 i 4 m Vand, henholdsvis S. 38° V. og S. 19¼° Ø. fra samme Punkter. Southwest Reef Fyr: 29° 23' 36" N. Br. 91° 30' 14" V. Lgd.

240. Fyr opføres. Portland Point. Jamaica S.-Kyst. Paa Portland Point opføres et Fyr. 17° 42' N. Br. 77° 09' V. Lgd.

241. Afmærkning forandres. San Juan Harbor. Porto Rico N.-Kyst. Omkring den 1ste Februar 1912 sker følgende Forandringer ved San Juan Harbor for at afmærke den ny, gravede 9 m Kanal.

A) Følgende Tønder flyttes: 1) Entrance Stump-tønde 1 c. 90 m S. 28° Ø. i. i 10 m Vand. 2) Entrance Spids-tønde 2 c. 45 m N. 51° V. i. i 9 m Vand. 3) Santa Elena Shoal Stump-tønde 3 c. 150 m S. 21° Ø. i. i 16 m Vand. 4) Colinas Shoal Spids-tønde 4 c. 55 m S. 39° Ø. i. i 13 m Vand. 5) San Augustin Shoal Stump-tønde 5 c. 275 m S. 48° Ø. i. i 9 m Vand. 6) Tablazo Shoal Spids-tønde 6 c. 275 m S. 49½° Ø. i. i 9 m Vand, Tønden faar Nr. 8. 7) Tablazo Shoal Spids-tønde 8 c. 90 m S. 2° V. i. i 9 m Vand, Tønden faar Nr. 10. 8) Tablazo Shoal Spids-tønde 10 c. 210 m N. 68° V. i. i 9 m Vand, Tønden faar Nr. 12. 9) Punta Larga Shoal Spids-tønde 14 c. 240 m N. 57° Ø. i. i 9 m Vand.

B) Følgende Tønder skifter Nr., i øvrigt uforandret. 10) Junction Spids-tønde 12 faar Nr. 16. 11) Punta Larga Shoal Spids-tønde 16 faar Nr. 22.

C) Følgende Stump-tønder inddrages: 12-13) San Augustin Shoal Nr. 7 og Nr. 9. D) Følgende Tønder udlægges: 14) Thirty-foot Channel Spids-tønde 6 i 9 m Vand, N. 46½° V. fra Anegado Shoal Bagfyr og N. 17¼° Ø. fra Cataño Bagfyr. 15) Punta Larga Shoal Spids-tønde 7 i 9 m Vand, henholdsvis N. 42° V. og N. 38½° Ø. fra samme Punkter. 16) Punta Larga Shoal Stump-tønde 9 i 9 m Vand, henholdsvis N. 36° V. og N. 44½° Ø. fra samme Punkter. 17) Punta Larga Shoal Spids-tønde 18 i 9 m Vand, henholdsvis N. 19° V. og N. 51° Ø. fra samme Punkter. 18) Thirty-foot Channel Spids-tønde 14 i 9 m Vand, N. 57° Ø. fra Cataño Bagfyr og S. 29½° Ø. fra Port San Juan Fyr, der ligger paa 18° 28' 23" N. Br. 66° 07' 26" V. Lgd.

### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

242. Vrag. Imbituba. Santa Catharina. Brasilien. Ø. for Imbituba gamle Fyrtaarn, c. 1 Sm fra Land, er Dampren »Ipiranga« sunket i c. 20 m Vand. 28° 17' S. Br. 48° 38' V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

243. Fyr forandret. Vinaroz. Spanien. Det hvide, faste Fyr paa V.-Molen ved Vinaroz Havn er forandret til et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 5 Sm. 40° 27' N. Br. 0° 28' Ø. Lgd.

244. Fyr slukket. Palamos. Det grønne Fyr paa det S.-lige Hjørne af Molen ved Palamos Havn er slukket. 41° 50' N. Br. 3° 07' Ø. Lgd.

245. Forsyning udlagt. Santo Stefano. Promontorio Argentario. Italien V.-Kyst. For at afmærke Forsyningssarbejderne ved Acetina Molen, der strækker sig ud fra Pynten SØ. for den bebyggede Del ved Santo Stefano Havn, er der i Forlængelse af Molen, 75 m fra Hovedet, udlagt en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Man skal holde mindst 40 m uden om Tønden; er den af en eller anden Grund slukket, skal man holde mindst 110 m uden om det grønne, faste Fyr, som midlertidigt brænder paa Molehovedet. Santo Stefano: 42° 26' N. Br. 11° 07' Ø. Lgd.

246. Adversel. Livorno. Italien V.-Kyst. Muddermaskinen, som arbejder i det N.-lige Indløb til Livorno Havn, kan paa Grund af daarligt Vejr blive nødt til at forlade Arbejdspladsen uden at faa Tid til at bjerge Fortøjningerne eller at afmærke dem. Det tilrautes Skibe indtil videre kun at benytte det S.-lige Indløb. Muddermaskinen og Borefartøjet, som arbejder i det S.-lige Indløb, vil blive inddraget under Standsningen i ovennævnte Arbejde. Skibe, som alligevel benytter det N.-lige Løb, er ansvarlig for Skade paa eget Skib og paa Uddybnings-makortrellet. 43° 32' N. Br. 10° 17' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 179. Kjøbenhavn 1911).

247. Midlertidige Sømærker udlagt. Forbud. Kertsch—Yenikale-Stræde. Sorte Hav. Rusland. I Kertsch-Stræde, S. for Kertsch Fort, er udlagt 2 røde Spiritønder med rødt Flag.

Skiftende med 1 rodt opadvendt kost over 1 rodt, rindlavvandt kost i 3/2 m Vand paa 58° 58' 27" N. Br. 23° 25' 33" O. Lgd. og i 3/2 m Vand paa 58° 57' 40" N. Br. 23° 24' 36" O. Lgd. 3-4) En hvid og sort Skiftende med 1 sort, rindlavvandt kost over 1 sort, opadvendt kost i 3/2 m Vand paa 58° 58' 27" N. Br. 23° 27' 08" O. Lgd. og i 3/2 m Vand paa 58° 57' 42" N. Br. 23° 27' 30" O. Lgd.

**214. Lystende inddraget for Vinteren. Hans Woganski. Risa Bugt. Østereen.** Lysten- den ved Vraget af Damperen „Hans Woganski“ er inddraget for Vinteren. 57° 39' N. Br. 21° 39' O. Lgd.

**215. Vrag foregæves eftersøgt. Ulyserorle Fyrschib SV. Østereen.** Vraget, der var ram- porteret 3 Sm S. 29° V. fra „Ulyserorle“ Fyrschib, er foregæves eftersøgt. 57° 36' N. Br. 21° 32' O. Lgd. (Se „Efterrettninger for Søfarerne“ Nr. 2393, Kjøbenhavn 1911).

**216. Fyr forøndret. Kejser Alexander III Haven. Østereen.** Fyrene ved Kejser Alexander III Haven er nu forøndret. 56° 33' N. Br. 20° 58' O. Lgd. (Kort Nr. 206). (Se „Efterrettninger for Søfarerne“ Nr. 98, Kjøbenhavn 1912).

**217. »Alder-Grunde“ Fyrschib inddraget. Tyskland.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er »Alder-Grunde“ Fyrschib inddraget. 54° 50' N. Br. 14° 22' O. Lgd.

**218. »Palmer Orle“ Fyrschib inddraget. Greiswalder Bodden.** »Palmer Orle“ Fyrschib er inddraget paa Grund af Is. 54° 12' N. Br. 13° 24' O. Lgd.

**219. Fyr midlertidig slukket. Sæsnitz.** De 3 grønne Lanterner (lodret for hinanden) paa Hovedet af den forlængende Ø-Mole ved Sæsnitz Haven er odelagt af Isen, de vil antagelig blive landt snarere Isforholdene tillader det. 54° 30' N. Br. 13° 38' O. Lgd.

**220. Fyr midlertidig slukket. Stralsund. Bock.** Virendte og Barloff Lødefyr er slukket paa Grund af Is. 54° 26' N. Br. 13° 02' O. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**221. Drivende Vrag. Nordsøen.** En Mast, 4 à 5 m over Vandet, tilskyndende fast i et Vrag, er observeret paa 56° 34' N. Br. 7° 09' O. Lgd. den 9de januar 1912 og paa 56° 39' N. Br. 6° 49' O. Lgd. den 12te januar 1912. (Se „Efterrettninger for Søfarerne“ Nr. 39 og 108, Kjøbenhavn 1912).

**222. Vrag. Doggersbank. Nordsøen.** Den 10de januar 1912 er paa 55° 05' N. Br. 2° 47' O. Lgd. observeret 2 Masket, henholdsvis 1/2 m og 2 m over Vandet, de var tilskyndende fast i et Vrag. (Se „Efterrettninger for Søfarerne“ Nr. 1421, Kjøbenhavn 1911).

**223. Oplysning om Fyr. Cape Orlov Lyetni og Romhuk Island. Øngea Bugt. Hvide Hav.** Rosland. Cape Orlov Lyetni Fyr er et hvidt Fyr med Formørkelse, der lyser fra S. 25° O. Reu- men S. V. og N. til N. 7° O. Flammens Højde: 8 m. Tændesignal gives med Klokke. 64° 55' N. Br. 36° 28' O. Lgd.

**224. Romhuk Island Fyr er et hvidt og rodt Fyr med Formørkelse.** Lyset er hvidt fra N. 44° V. til N. 31° O. rodt derfra til N. 51° O. hvidt derfra til S. 3° O. Flammens Højde: 34 m. 65° 01' N. Br. 35° 03' O. Lgd. (Se „Efterrettninger for Søfarerne“ Nr. 1701, Kjøbenhavn 1910).

**224. Bækker opført. Øngea Bugt. Hvide Hav.** Ved Kysterne af Hvide Hav er opført følgende Opnæringsværker, der ogsaa kan tjene som Kendingssmerker: 1) Gelonjanyri Borisov (Borschevitz) Baake, paa en Baake paa den S-lige Bæl af Øen, er en trekantet, sort Pyramide med 1 Kugle med Spidsen nedad. 64° 23' N. Br. 36° 06' O. Lgd. 2) Besschnoi (Borschevitz) Baake, paa den stejle Skraan paa Øens S-Side, er som 1, men med trekantet paa Toppen. 64° 20' N. Br. 36° 06' O. Lgd. 3) Besschevitz Baake, tæt ved Bugten paa N-Siden af Øen, er som 1, men hvid og uden Topbetegnelse. 64° 14' N. Br. 36° 01' O. Lgd. 4) Parusniza Baake, paa Øen af samme Navn, er som 1, men hvid med kors paa Toppen. 64° 11' N. Br. 35° 17' O. Lgd. 5) Ploskii Kiviet Baake, paa Øen af samme Navn, er som 1, men hvid paa N-Siden. Den gamle Baake er nedrevet. 64° 14' N. Br. 36° 18' O. Lgd. 6) Perel-Luba Baake paa Ø-linden af den N-lige Klippe, er en trekantet, uafsluttet Dobbeltpyramide med en sort Tønde paa Toppen. 64° 20' N. Br. 36° 28' O. Lgd. 7) kondostrov Baake, paa NV-Py- len af Øen af samme Navn, er som 1 med Kors paa Toppen. 64° 13' N. Br. 36° 34' O. Lgd. 8) Starvi Puschevskii Baake, paa en stejlt Høj paa Landungen Paschkorpa paa Yderenden af Ø-Siden af Bugten Puschevka, er en trekantet, hvid Pyramide med Kugle paa Toppen. 64° 49' N. Br. 36° 30' O. Lgd. 9) Kamenyvi Baake, paa Landtungen Kysten paa Pynten af samme Navn, er en hvid, dobbeltpyramide, den indre trekantet, den ydre firkantet. 64° 37' N. Br. 36° 48' O. Lgd. 10) Poskanetz Baake paa Øen af samme Navn, er som 1, men uden Topbetegnelse og hvid foren. 63° 53' N. Br. 37° 17' O. Lgd. 11) Tri-Luba Baake, paa Øen af samme Navn, er en hvid Trekonstruktions med pyramideformet Spids og Midterøjle. 64° 25' N. Br. 36° 06' O. Lgd.

**225. Oplysning om Fyr. Mogilini Point og Romanov Point.** Mogilini Point Fyr er et hvidt, rodt og grønt Fyr med Formørkelse, Lyset er hvidt fra N. 58° O. til S. 61° O., rodt derfra til

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

**223. Lystende flyttet. Milieu du Banc d'Ambis. Grande. Frankrig.** Paa Grund af Undergrundsspejlet ved farvne høje Bred og sort Lystende Nr. 63, der viser rodt, fast Is's, flyttet 750 m op ad Floden og ligger nu paa 45° 01' 45" N. Br. 0° 55' 58" V. Lgd.

**224. Nat-Loddsignaler. Bilbao, Spanien N-Kyst.** Skibe, som om Natten søger Løds til Bilbao, kan give 5 lange Toner med Damploften eller fra et synligt Signalfanget et belyskt Blus af en hvilken som helst Farve. 43° 22' N. Br. 3° 04' V. Lgd.

**225. Fyr rapporteret slukket. Burlings Islands. Portugal.** I tidligere Meddelelse fra en Skibs- fører i December 1911 brændte Burlings Islands Fyr ikke. 39° 24' 50" N. Br. 9° 30' 32" V. Lgd.

**226. Fyr tændt. Vera-Cruz, Santa Maria. Iha do Sal. Cap Verd's Øer.** Paa Yderenden af den gamle Bro ved Casa Vera-Cruz, Santa Maria Haven, er tændt et rodt, fast Fyr, der lyser fra S. 62° O. gennem S. til S. 43° V., mellem Små grunde og Lemne Velho Punt. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 3 Sm. 16° 35' 01" N. Br. 22° 55' 29" O. Lgd.

**227. Vrag borttaget. Bridport Harbor. Long Island Sound. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Vraget af Landgøden „Sarah E. Easton“, der laa NNV. for Bridport Harbor Fyr, er borttaget og Amærkingen inddraget. Fyret: 41° 09' 24" N. Br. 73° 10' 49" V. Lgd. (Se „Efterrettninger for Søfarerne“ Nr. 56, Kjøbenhavn 1912).

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

**228. Lystende forøndret. South Cut. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Lystende South Cut Nr. 2 J. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek.

S. 85° V., grønt derfra til N. 51° V. Flammens Højde: 23 m. 69° 19' N. Br. 34° 23' O. Lgd.

**Romanov Point Fyr er et hvidt, rodt og grønt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 5 Sek.** Lyset er hvidt fra S. 22° V. til S. 36° V., rodt derfra til N. 43° V., grønt derfra til N. 30° V. hvidt derfra til N. 5° V., rodt derfra til N. 61° O. Flammens Højde: 25 m. 69° 41' N. Br. 31° 25' O. Lgd. (Se „Efterrettninger for Søfarerne“ Nr. 335, Kjøbenhavn 1910).

**226. Fyrske midlertidig inddraget. Tyskland.** Paa Grund af Is er følgende Fyrschib inddraget: 1) „Eiderdoddsahlott“, Eider, Damperen „Tribun Ha“ eller en Lodsstutter besøger saa- vidt muligt Lødsjæsten. 54° 13' N. Br. 8° 37' O. Lgd. 2) „Oskriff“, Elben. 59° 51' N. Br. 9° 00' O. Lgd. 3) „Gennsbank“, Jæde. 53° 34' N. Br. 8° 11' O. Lgd.

**227. »Vierende“ Fyrschib inddraget. Zægat van Terschelling. Holland.** »Vierende“ Fyrschib er inddraget. 53° 17' N. Br. 5° 09' O. Lgd.

**228. Ledelyr slukket. Surich. Zuidsee. Surich Lødefyr er slukket.** 53° 06' N. Br. 5° 23' O. Lgd.

**229. Vrag amærket. Lemmer SØ. Zuidsee.** En Tjalk er sunket SØ. for Lemmer, Dele af Vraget er synligt ved Lavvande. En grøn Vragtønde er udslagt ved Vraget, der om Natten belyses efter Forordningerne. 52° 49' 00" N. Br. 5° 44' 42" O. Lgd.

**230. Amærkning forøndret. Plaat van Seefdinge. Heuv van Bat. Wester Schelde.** Plaat van Seefdinge tillægger N. efter. Spidsønde Nr. 36 ligger nu i 8,2 m Vand paa 51° 23' 44" N. Br. 4° 10' 56" O. Lgd. En Spidsønde Nr. 36 a er udslagt i 7,6 m Vand paa 51° 23' 43" N. Br. 4° 11' 17" O. Lgd.

**231. Belysning forøndret. Schelde. Belgien.** Det hvide, faste Fyr paa Diget paa den høje Bred af Schelde, 2300 m nedan for Frederik Fortyr, er slukket. 51° 21' N. Br. 4° 16' O. Lgd.

Santyllet hvide Fortyr, der blev slukket i januar 1908, er efter lænlet. Santyllet Ledelyr leder gennem det dybeste over Røng van Santyllet. Fyrhæns Retning er N. 71° V.—S. 71° O. 51° 20' N. Br. 4° 16' O. Lgd. (Se „Efterrettninger for Søfarerne“ Nr. 1753, Kjøbenhavn 1911).

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

**232. Tender flyttet. Stokes Bay. Portsmouth. England.** De hvide Skiftander med rodt Snage og Ballon ved den maatte Mill i Stokes Bay er flyttet. Den SØ-lige Tønde ligger nu 1025 m S. 17° V. fra den SØ-lige Forbanke til den maatte Mill, den NV-lige Tønde ligger nu 1962 m S. 31° V. fra den NV-lige Bagbanke til den maatte Mill. 50° 46' N. Br. 1° 08' V. Lgd.

henholdsvis 1120 m S. 46° 0. og 1400 m S. 14° 0. fra Fortets Signalpost. Paa Grund af Minc-  
 ovelser er det forbudt at befare Farvandet mellem Lønnen gennem Kyststrækningen  
 fra Fortets V.-Side til Pavlovski Midtermoden, der ligger paa 45° 19' N. Br. 36° 30' Ø. Lgd.  
**248. Fyr forandret. Cape Yenikale. Azovske Hav.** Cape Yenikale hvide Blinkfyr lyser  
 ikke N. for N. 20 1/2 V., dog ses et svagt Skær til N. 19 1/2 V. Fyret lyser saaledes ikke over  
 Røvet fra Capo Barsovska. En Lysvinkel, der viser rød Blink, er indsat i Fyret, den lyser  
 fra N. 54° 0. over 9. m Dybden paa Sandbanken ved Archilleon Point til S. 50 1/2 0., hvilkens  
 Retning varskoer de fra Azovske Hav kommende Skibe, om at de nærmer sig den 4de Stræk-  
 ning af Keritsel-Yenikale kanal. 45° 23' N. Br. 36° 38' Ø. Lgd.  
**249. Vrag afmærket. Taganrog Golf. Azovske Hav.** Vraget af Skoonorten »Nikolai«,  
 der ligger 7 1/2 Sm N. 68° 0. fra Bolgaja Lys- og Klokketønde, er afmærket med en sort og  
 hvid Spiritande med kugle. Den hvide Lanterne vises ikke mere fra Masten af Vraget. 46°  
 51' N. Br. 37° 41' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2685. Kjøbenhavn 1911).  
**250. Bølgebrud opføres. Tuaspe. Sorte Hav.** Ved den ny Havn ved Tuaspe bygges en  
 788 m lang Bølgebrud, hvis SØ-Ende ligger 213 m S. 65 1/2 V. fra Hovedet af den ny Havns  
 under Bygning varende S.-Mole. Herfra skal den gaa i N. 49° V., parallel med Kysten. De  
 nærmest SØ-Enden varende 530 m skal bygges først. Ved begge Ender af Byggepladsen, c. 35  
 m fra Bølgebruderen, udlægges en Lysstønde, der viser rødt fast Lys. Arbejdet der om Natten,  
 belyses Pladsen med hvide Lys. 44° 06' N. Br. 39° 04' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for  
 Søfarende« Nr. 1315. Kjøbenhavn 1911).

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

**251. Mindre Dybde. Straat Gelam. Sumatra Ø-Kyst.** I Straat Gelam er fundet 4. m  
 Vand paa 0° 59' 07" N. Br. 103° 21' 17" Ø. Lgd.  
**252. Rev fundet. Billiton N.-Kyst.** Ved N.-Kysten af Billiton er fundet et Rev med 7.5  
 m Vand paa 2° 30' 30" S. Br. 107° 47' 48" Ø. Lgd.  
**253. Rev fundet. Simaloe V.-Kyst.** Paa N.-Kysten af Simaloe er fundet fol-  
 gende Rev i nedennævnte Afstande og Retninger fra Tg Liwa: 1) Et Rev med 5.5 m Vand,  
 2.5 Sm N. 78° V. 2) Et Rev med 5.5 m Vand, 2. Sm N. 89° V. 3) Et Rev med 4.5 m Vand,  
 1.5 Sm S. 85° V. 4) Et Rev med 7.5 m Vand, 1.5 Sm S. 77° V. 5) Et Rev med 4.5 m Vand,  
 1.5 Sm S. 61° V. 6) Et Rev med 4.5 m Vand, 1 Sm S. 28° V. Kortet angiver Dybden her 7.5 m.  
 7) Et Rev med 8.5 m Vand, 0.5 Sm S. 10° V.  
 Paa Rossur-Rif er Dybden 2.5 m. Grunden paa 2° 55' N. Br. 95° 55' Ø. Lgd. eksiste-  
 rer ikke. Dybden er her 113 m.  
**254. Oplysning om Rev. Siemat. Simaloe NØ-Kyst. Sumatra V.-Kyst.** Kystrovet  
 rundt om den Siemat falder meget stejlt af. Paa N.-Kysten findes 5.5 m Vand i Sm N.  
 68° 0. fra N.-Pynten af Øen. Paa S.-Siden er Revet 625 m bredt, paa V.-Siden er det  
 som Kortet angiver. N. for Siemat ligger et 250 m bredt Rev, som enkelte Steder  
 falder bort. Ø-Spidsen af dette Rev ligger 0.5 Sm N. 23° 0. og V.-Spidsen 1.5 Sm N. 67° V.  
 fra N.-Pynten af Siemat; mellem dette Rev og Kystrovet er et Løb med 35 å 50 m Vand.  
 Siemat: 2° 38' N. Br. 96° 23' Ø. Lgd.  
**255. Fyr tændt. Oripo. Oodogu. Korea (Chosen) V.-Kyst.** Paa en Pynt N. for Oripo,  
 Oodogu Ankerplads, er tændt et ubevogtet, hvidt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn  
 0.5 Sek., Mørke 2. Sek. Fyret lyser fra N. 77 1/2 V. gennem N. til N. 59 1/2 0. Flammens  
 Højde: 32 m. Synsvide: 12 Sm. Slukkes Fyret vil det vare nogen Tid inden det atter kan  
 blive tændt. 38° 39' 26" N. Br. 125° 13' 28" Ø. Lgd.  
**256. Oplysning om Grunde. Jia Pata. Korea (Chosen) V. Kyst.** Paa V.-Kysten af Cho-  
 sen (Korea) er fundet følgende Dybder: 1) Et Rev med 1.5 m Vand ligger 9 1/2 Kbl S. 68 1/2 V. m  
 fra Jihwa To Fyr. 2) En 13 m Grund ligger 11 1/2 Kbl S. 68° V. fra samme Fyr.  
 Grund ligger 6 1/2 Kbl S. 68° N. Br. 125° 57' 48" Ø. Lgd.  
 Revet paa 34° 41' 42" N. Br. 126° 13' 18" Ø. Lgd. eksisterer ikke. (Se »Efterretninger  
 for Søfarende« Nr. 1172. Kjøbenhavn 1911).  
**257. Oplysning om Grunde. Chegutsugu Pata. Korea (Chosen) V.-Kyst.** Ved Indløbet til  
 Chegutsugu Pata er fundet følgende Dybder i nedennævnte Afstande og Retninger fra den tri-  
 gometriske Station paa 145 m (476') Højen paa Ankarimien To: 1) Et Skær med 1.5 m Vand 14 1/2  
 Kbl N. 28 1/2 V. 2) En 5 m Grund 8 Kbl N. 53 1/2 0.  
 Skæret paa 34° 23' 36" N. Br. 125° 57' 48" Ø. Lgd. eksisterer ikke. (Se »Efterretning-  
 ger for Søfarende« Nr. 1173. Kjøbenhavn 1911).  
**258. Fyr tændt. Togyogu. Høka To. Togyogu Kō. Korea (Chosen) V.-Kyst.** Togyu-  
 yogu Fyr paa V.-Pynten af Høka To, som viser Indløbet til Togyogu Havn, er tændt. Fyret  
 er et ubevogtet, hvidt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0.5 Sek., Mørke 2. Sek.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Jan. 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	109 1/4 — 1/2	109 1/2	109 1/4
Danmark	83 — 88 1/2	88 1/2	88 1/2
Norden	104 — 103 1/2	103 1/2	103 1/2
København			
Carl	98 1/2	98	98 1/2
Dannebrog	98	97 1/4	98
Skjold	81 3/4	81 1/2	81 1/4
Urania		18	20
Union			
Dampsk. af 1896	97 1/2 — 1/2	97 1/2	97 1/2
Hejmdal	106 1/4 — 1/2	106 1/4	106 1/2
Østasiatiske	141 1/2	141 1/2	141 1/2
Østersøen			
Nordøen	11 — 10 1/2	10 1/2	11
Gorm	100 1/2 — 1/4	100 1/4	101
Torm	101 1/2 — 101	101	101 1/2
Inga			
Cimbria	89 — 90	88 1/2	90
Vesterhavet		120	130
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab		60	60
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	62 — 4-61 1/2	61 1/2	61 1/2
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.		92 1/2	94 1/4
8 1/2% nops. Stats.		85 1/4	86
3 1/2% Husejer Kreditk.		90	92
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.		90	92
4% — — — — — 2 Serie.		91 1/4	96 1/4
4% — — — — — 1. —		95	100
3 1/2% Østift. Kreditf.		89 1/4	89 1/2
4% — — — — — 7. —		94 1/4	94 1/4
3 1/2% Landkreditk.		88 1/4	90 1/4
4% Østift. Kreditf.		94 1/4	94 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		148 1/4	149
Privatbank	115 1/2 — 1/4	115 1/4	115 1/4
Landmandsbank	146 — 1/4	146	146 1/4
Handelsbank	146	145 1/4	146
Grundejerbank	18 1/2 — 1/4	18 1/2	18 1/4
Burm. & Wain	104 — 1/4 — 1/2	101 1/4	104 1/2
Helsingørsk Jærnsk.	90 1/2 — 1/4	90	90 1/2
Sukkerfabr.	274 1/4 — 1/2 — 1/4	274 1/4	274 1/2
Bryggeri Aktier	187	186 1/4	186 1/2

Vekselkursen d. 24. Januar 1912.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	89.80
London	18.24	18.20
Paris	72.30	
Amsterdam	151.10	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 24. Januar 1912.	
Russiske Noter	216.55
4% Russiske Consols	92.00
3 1/2% — — — — — Boden Kredit	86.90
5% Mexikanske 1899	100.75
5% Rumænske Stats	101.20
4% — — — — — 1890	95.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 244,000, „Danmark“ 62,000, „Norden“ 162,000, „Carl“ 23,000, „Dannebrog“ 86,000, „Skjold“ 74,000, „Urania“ 32,000, „Dampskib. af 1896“ 20,000, „Hejmdal“ 28,000, „Gorm“ 54,000, „Neptun“ 14,000, „Dansk-russisk“ 668,000, „Østasiatisk“ 232,000.  
**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Flammens Højde: 26 m. Synsvide: 12 Sm. Naar Fyret tilfældig slukkes, vil det vare noget inden det alder kan blive tændt. 34° 50' 20" N. Br. 129° 27' 20" Ø. Lgd.

**259. Fyr nedlagt. Emsen Bay, Korea (Chosen) Ø.-Kyst.** Det røde, faste Havnefyrt ved Værflet, c. 1¼ Kbl N. 85° Ø. fra Observationsstedet, er nedlagt. 39° 09' N. Br. 127° 32' Ø. Lgd.

**260. Fyr tændt. Shonjin, Zarina Bay, Korea (Chosen) Ø.-Kyst.** Paa Panyansomun Kutchi, den SO-lige Del af Moisyceva Point ved N.-Enden af Zarina Bay, er tændt et Lynfyrt, der viser 3 Lyn, hvidt To-Lyn og rødt Et-Lyn, hver 20 Sek.; Fyret lyser fra N. 38° Ø. gennem G. S. og V. til N. 37½° V. Flammens Højde: 44 m. Synsvide: 18 Sm. 39° 48' 21" N. Br. 127° 39' 36" Ø. Lgd.

**261. Rev fundet. Østima Y, Kyushu Ø.-Kyst, Japan.** I c. 10 m Vand er fundet et Rev med 5,2 m. c. 4¼ Kbl N. 78½° V. fra 207 m (680') Højen paa Østima. 31° 32' 00" N. Br. 131° 23' 36" Ø. Lgd.

### Bekendtgørelser m. m.

**262. Bestemmelser for Signaler med Taagekløkker. Rusland.** For at undgaa Forveksling mellem Signalerne med Taagekløkker og Ringning med Klokker paa de Kirker, der ligger tæt ved Kysterne, er der truffet følgende Bestemmelser med Hensyn til Taagekløkke-Signaler fra russiske Fyr og Fyrskibe: Signalerne vil blive rivet paa ensretet Maade, med mindre der foreligger anden Bestemmelse, nemlig: 1) Fra Fyr. To-Slag med højst 3 Min. Pause. 2) Fra Fyrskibe. Tre-Slag med højst 2 Min. Pause. Naar et ankomende Skibs Taagesignal høres, formindskes Pauserne, og der gives vedblivende henholdsvis To-Slag og Tre-Slag, indtil Skibet har passeret Signal-Stationen eller er uden for Fare.

**263. Karantænebestemmelser. Spanien.** — Italien med Undtagelse af Girgenti, Gallansekta og Syrakus er erklæret kolerafri. Rusland undtagen de kirrisske Stepper og Astrakan er erklæret kolera- og pestfri. Isola er erklæret kolerafrit.

Tunis. — Malta og Italien er erklæret kolerafrit.

**Sydamerika.** San Lorenzo/U. K., Kontinentet 16/6 O. C. pr. April—Maj—Juni. Bahia Blanca/London 16/9 for Havre, prompt. Colastine/U. K., Kontinentet 18/ for Quebracho, prompt. Salpeter Havne/U. K., Kontinentet 24/6. Frankrig 1/6 ekstra, prompt.

**Østersøen.** Fra Windau noteres: Rotterdam 9¼ d. Havrebasis, London 23/ D. B., Honfleur Fres. 30 D. B., Ghent Fres. 16 og Dunkerque Fres. 17 for Hør. Libau noterer: London 10½ d. Havrebasis og 25/ D. B., Tyne 11¼ d. Havrebasis og 24/ D. B., Grimsby 25/ D. B., Cardiff 30/ Kortprops, Bremen Mk. 12 pr. 2,000 Kilo Havre. Königsberg/Rotterdam 1/1½ Hvedebasis.

**Kulfragterne.** Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Swinemünde 5/9 (1.700), Lübeck 6/6 (1.950), Stettin 6/3 (2.100), Bordeaux 6/9 (3.000—4.000), Genua 11/9 (4.000), Neapel 11/1 (2.600), Konstantinopel 11/9 (4.000), Port Said 10/6 (6.000), 10/3 (4.700). Firth of Forth/Kiel 6/6 à 7/ (1.800), Kalundborg eller Nakskov 6/ (1.000—1.250), Odense 5/9 (1.550). Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Hamburg 5/6 (1.150), Havre 5/9 (3.300), Gibraltar 6/ (2.800—3.200), Tunis Fres. 18 (1.900), Genua 11/ (3.600), Neapel 10/9 (3.200), Piræus eller Zea 11/ (3.000), Malta 8/9 (1.800), Port Said 10/ (4.800), Las Palmas eller Teneriffa 10/6 (2.700), Dakar 12/ (6.300), Rio de Janeiro 19/6 (5.200), 22/6 à 22/9 River Plate.

### Fra Sø og Land.

Dansk Somand død i Udlandet. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kgl. Konsulat i New Orleans,

er den i Kjøbenhavn den 14. Januar 1854 fødte, sidst med Dampskibet »Nordkyn« af Bergen forhyrede Somand Henry Miller (?) den 3. December 1911 afgaaet ved Døden paa Hospitalet i Mobile, Alabama.

Personer, der maatte kunne give Oplysninger om den afdødes Hjemsted eller Slægt, bedes henvende sig skriftligt til Udenrigsministeriet.

En haardfor Norman. Under denne Overskrift fortæller Bladet »Kent Argus« i Ramsgate om en dristig og vel udført Sejlads af den danske tremastede Skonnert »Johanne«, ind i Ramsgate's Havn under en haard Østenstorm, for kort Tid siden. De tilstedeværende Somand mellem Tilskuerne blev ved den Lejlighed i høj Grad greben af Interesse, da Stormen var saa stærk, at det var overmaade vanskeligt at holde paa Havnen. Skibets Fører, Kaptajn Hansen, kendte imidlertid sit Skibs udmærkede Egenskaber og bragte det i Havn for fulde Sejl paa en saadan Maade, at det vakte alle Tilskuernes Beundring. Adskillige af den derværende Redningshaads Besætning var af den Mening, at Skibet vilde forfælle Molen og strande paa Klipperne. De sprang derfor om Bord i Redningsbaaden for at ile til Hjælp, hvis det blev nødvendigt. Det nævnte Somandskab viser, at de gamle Vikingers Aand ikke er helt uddød endnu, skriver Bladet.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn's Skibssalgs Bureau ved Charles Hvilsom, er den 20. ds. Sk. »Sophie« af Thuro, tilhørende Skibsreder I. M. Jensen, solgt til Kaptajn Frøhm m. fl., Skellinge. Skibet maaler 70 Neto Reg.-Tons og er bygget paa Thuro i 1885, det skal nu hedde »Mariane«. Kobesummen er 8.000 Kr. (»Æro Avis«.)

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Ad. Andersen, Schubert, afg. Algier 23./1. — Algarve, Borries, ank. Tarragona 24./1. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. her 24./1. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. her 21./1. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 20./1. til New York. — Arkansas, Petersen, ank. her 24./1. — Arno, Fischer, ank. Newcastle 20./1. — Aurora, Gommessen, ank. Antwerpen 18./1. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. her 24./1. — Boira, Lunge, ank. her 13./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 13./12. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Brunsbüttel 22./1. for Antwerpen. — Christian IX, Mikkelsen, afg. Aarhus 24./1. hertil. — Dagmar, Sørensen, afg. herfra 24./1. til Ghent. — Esbjerg, Strufe, ank. Pillau 24./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank. Riga 23./1. — Hellig Olav, Holst, ank. her 9./1. — Hængest, Mueck, afg. herfra 24./1. til Reval. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 23./1. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. her 23./1. — Jolantha, Rasmussen, pass. Holtenau 22./1. for Roval. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 24./1. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 7./1. til Boston. — Kiow, Jørgensen, afg. herfra 23./1. til Riga. — Kursk, Wiencke, afg. Neapel 23./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, ank. her 23./1. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 21./1. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Rodosto 22./1. — Minsk, Harder, ank. her 23./1. — Moskø, Jonson, pass. Brunsbüttel 24./1. for Dunkerque. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Salonica 23./1. — Nordjylland, Soeberg, pass. Gibraltar 23./1. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 23./1. — Odessa ank. Hull 4./1. — Omsk, Jacobsen, ank. Liban 23./1. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 15./1. for New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. Kristiania 24./1. — Porm, Olsen, ank. Libau 19./1. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 24./1. — Saga, Hansen, afg. London 24./1. til Antwerpen. — Saratov, ank. Hull 17./1. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 23./1. for Hull. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Filadelfia 23./1. — Thyra, Dam, afg. herfra 24./1. til Stettin. — Tiber, Petersen, afg. Dartmouth 22./1. — Tyr, Thanning, ank. Windau 25./1. — United States, Gottsche, ank. her 19./12. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 24./1.

**Vesterhavet.** Johanne, Thøgersen, ank. Nizza 23./1. — Bodil, Uldall, afg. Ostende 23./1. til Hull. — Karla, Nielsen, pass. Brunsbüttel 22./1. for Alicante. — Marie, Jessen, ank. Swansea 22./1. — Inger, Schiff, ank. Santander 22./1. — Nautik, Nielsen, ank. Palamos 22./1. — Nexos, Basse, pass. Brunsbüttel 22./1. for Malaga. — Gerda, Iversen, ank. Alicante 22./1. — Norma, Madsen, pass. l'Ouessant 22./1. for Swansea.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Svendborg 21./1. — Johan Siom, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 3./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 23./1. til Dunston. — Russ, Petersen, afg. Sabine Pass 22./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Methil 19./1. til Kiel. — Excellence Pleske, Tannebok, afg. Newcastle 15./1. til Pozzuoli. — Michail Ontebonkoff, Harboe, afg. Pensacola 19./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 14./1. til St. Lucia f. O. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 18./12. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Montevideo 21./1. — Nawa, Dahl, afg. Madeira 15./1. til Melville.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Kjøbenhavn 22./1. — Amalienborg pass. Gibraltar 18./1. — Anna Mærsk ank. Barry 11./1. — Brattingsborg afg. New Orleans 13./1. — Borglum afg. Cardiff 16./1. — Chassie Mærsk afg. Swansea 18./1. — Dansborg ank. Hamborg 20./1. — Elsborg afg. Carlotorte 19./1. — Esrom ank. Tyne 2./12. — Flynderborg ank. Hull 21./1. — Frødensborg ank. Garston 8./1. — Frederiksberg afg. Genna 20./1. — Guldborg ank. Leith 21./1. — Gurte pass. Messina 18./1. — Hammershus ank. Rio 9./1. — Harrildsberg ank. Huelva 19./1. — Høneborg ank. Malaga 8./1. — Jelling pass. Sagres 19./1. — Jømsborg afg. Windau 20./1. — Jungshoved afg. Narvik 17./1. — Jørgersborg ank. Cardiff 11./1. — Kallundborg afg. Sabinilla 21./1. — Kals ank. Dunston 20./1. — Klampenborg afg. Cardiff 11./1. — Kronborg ank. Genna 2./1. — Lejre pass. Sagres 16./1. — Lilleborg ank. Marseille 20./1. — Marselisborg pass. Barbados 16./1. — Næsborg ank. Grimby 22./1. — Peter Mærsk afg. Huelva 19./1. — Randelsborg ank. Hamborg 17./1. — Rosenborg ank. Blyth 22./1. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 18./1. — Skakkeborg ank. Libau 17./1. — Skanderborg afg. Newport Mon 18./1. — Skjoldborg ank. Savona 13./1. — Skodsborg afg. Hull 16./1. — Spigerborg afg. Rotterdam 10./1. — Stegelborg ank. Tunis 16./1. — Stjerneborg ank. Hamborg 13./1. — Søborg ank. San Juan 19./1. — Taarnborg afg. Methil 22./1. — Tuborg ank. Huelva 16./1. — Ulfborg ank. Savona 10./1. — Uranienborg ank. Malmö 21./1. — Visborg afg. Kratzwick 18./1. — Vordingborg ank. Leith 21./1. — Ørkild afg. Horta 21./1.

**Det asiatiske Kompagni.** Indien ank. Buenos Aires 1./1.

udg. — Cathay afg. Port Pirie 6./1. hjemg. — Bintang ank. Sabang 24./1. hjemg. — Samui ank. Bangkok 18./1. udg. — Bandon ank. Pola 22./1. hjemg. — Pangaun pass. Perim 16./1. udg. — Chumpon ank. Antwerpen 21./1. udg. — Arabien ank. Göteborg 21./1. udg. — Siam ank. Kobe 23./1. udg. — Kina pass. Perim 12./1. udg. — Tranquebar afg. Port Said 22./1. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Jan ank. Kjøbenhavn 22./1. — St. Croix afg. Portland 13./1. udg. — St. Thomas afg. Paramaribo 17./1. hjemg.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. West Hartlepool 23./1. — London, Bom, ank. Kiel 16./1. — Paris, Høegstedt, ank. Methil 19./1. — Bryssel, Kaus, ank. Barry 12./1.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Port Talbot 18./1. til Sierra Leone. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tyne 22./1. — Roma, v. Thun, afg. Riga 24./1. til Cardiff.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Oporto 19./1. — Freja, Nielsen, ank. Nyborg 24./1. — Vera, Thing, afg. Calais 23./1.

**Urania.** Ekliptika, Hemmingsen, afg. Newport News 21./1. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. London 20./1. — Svend, Schmidt, ank. Newcastle 22./1. — Urania, Clausen, afg. Algier 21./1.

**Nordøen.** Nordland, Larsen, afg. Blyth 19./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. St. Louis 24./1. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 21./1. — England, Andersen, afg. Rotterdam 23./1. — Rusland, Bennetsen, afg. Esbjerg 24./1.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, ligger i Aarhus. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 23./1. til Aarhus. — Gulfaxe, Petersen, ligger i Kjøbenhavn.

**Europa.** Europa, Hansen, afg. Port Talbot 20./1. til Brügge. — Tyskland, Danstrup, ank. Madeira (Funchal) 23./1. — Belgien, Nielsen, afg. Almeria 23./1. til Rotterdam. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 22./1.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 23./1. — Edna, Iversen, ank. Methil 16./1.

**Era.** Enighedon, Jensen, ank. Methil 20./1. — Emanuel, Svane, ank. Boness 22./1.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Seaham 20./1. — Martha, Christensen, afg. Swansea 17./1. — Elna, Rathje, afg. Arzew 17./1. — Therese, Pedersen, ank. Bona 17./1. — Harriet, Larsen, afg. Seaham 11./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 14./1. — Simone, Møller, ank. Rouen 22./1. — Jeanne, Olsen, afg. Swansea 24./1. — Vera, Larsen, ank. Granton 22./1. — Daisy, Lagesen, ank. Swansea 23./1. — Annine, Leth, ank. Granton 23./1. — Kamma, Løfner, ank. Napoli 22./1.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Ghent 23./1. — Helene, Sørensen, ank. Aarhus 23./1. — Sjælland, Sværre, ank. London 23./1. — Agnete, Dam, ank. Methil 18./1. — Hermia, Farup, afg. Aalborg 22./1. — Alice, Jørgensen, ank. Leith 23./1.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Riga 22./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Rotterdam 20./1. — Valborg, Hansen, ank. Rendsborg 20./1. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 22./1.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Methil 23./1.

**Thuro.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Antwerpen 18./1.

**Dania.** Ely, Meinortz, afg. Barry 18./1. til Dakar. — Nolly, Clausen, pass. Helsingør 24./1. til Seaham. — Fanny, Eriksen, ank. Neapel 19./1. — Lilly, Duhn, ank. Bergen 23./1. — Alexy, Sørensen, ank. Oviza 15./1. — Daguy, Degu, ank. Almeria 16./1. — Mary, Clausen, ank. Cimbrihamn 23./1.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Niels Juel, Olsen, ank. Lissabon 17./1. — Althea, Skovgaard, ank. Brest 19./1. — Gefion, Jørgensen, ank. Fowey 21./1. — Venus, Hansen, ank. Fowey 21./1. — Ragnhild, Andersen, ank. Par 22./1. — Ellida, Hansen, pass. Skagen 24./1. — Noah, Jørgensen, ank. Dysart 23./1. — Meta, Møller, ank. Blyth 22./1.

**Era.** Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 20./1. — Niels, Christensen, ank. Landernau 21./1. — Astræa, Svane, afg. Penarth 18./1. til Colon. — Frøden, Christensen, ank. Dacot 22./1. — I. Kofod, Andersen, ank. Brest 22./1. — Nathalia, Eriksen, ank. Dysart 23./1. — Majus Bay, Østermann, ank. Wemyss 22./1. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Plymouth 22./1. p. R. t. Göteborg.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. Januar 1912. — Rent Splitflag. — Vort Nationalflag. — Tilsyn med Søkort. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarnde. — Kjøbenhavns Børskurs.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

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

# THE ANTWERP

## ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faaa overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

# Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

**Skibsprovianteringsforretning**

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassea Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassea Syning.

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

## Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtare etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 9901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
6886. Kjøbenhavn K.

## Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart«, Kjøbenhavn, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 30. Januar 1912.

19. Aarg.



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

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

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

## LANDMANDSBANKEN

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

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
3 og 4106.

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

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**  
Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

Etabl.  
1867.

**Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**  
Skibsmægler.

Etabl.  
1867.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.  
Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,800,000. Reservefond Kr. 000,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i

de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

## Kunsthjælpværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 0291. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

# Howaldtswerke, Kiel.

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

**Stor-Smedie** for Udiørelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smødegods af de største Dimensioner.

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

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

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## Dampskibsfører.

En dygtig og energisk Fører, som vil tage Part i et Dampskib, søges. Billet, nrkt.: „Dampskibsfører“, modtages paa dette Blads Kontor.

## Skib til Salg.

Skonnert „Wilhelmine“, 49 N.-T., laster 95 Tons Rug, stærk, egebygget, i god sejlbar Stand, kan grundet paa Sygdom købes for godt 4000 Kr. hos

L. Jensen, Marstal.

## Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vøsterg. 27. Tlf. 6033-6034.

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

## S. Sørensen & Søn

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

## Marstal

## Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.  
Bestyrelsen.

## Sømandshøjskolen

i Svendborg.  
Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 90 Kr. mdl.  
Nærmere ved  
Vilh. Rasch,  
Forstander.

## RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde i. Købh. K. Tel. 3662

## Julius Ott

## Internationale Agentur

Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

## Dansk Styrmandsforening.

### Ordinær Generalforsamling

afholdes

Søndag den 18. Februar 1912, Eftm. Kl. 7  
i Prins Wilhelms Palæ, St. Anna Plads 13.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.  
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektør med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

## 4 Ophalingsbeddinger.

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

## Marstal

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**



Kjøbenhavn, den 30. Januar 1912.

Forslaget om Ændringer i Lov om Lodsvesnet. En Deputation, bestaaende af Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Fredag den 26. ds. haft Foretræde for det Udvalg, der med Kierkegaard som Formand er nedsat i Anledning af det af Marineministeren i Folketinget den 22. December f. A. fremsatte Forslag om Ændringer i Lov om Lodsvesnet.

Deputationen tolkede Sejlskibsfartens Skuffelse og Utilfredshed over, at de Regler for Lodsning under Bugsering, som blev udarbejdet og enstemmig tiltraadt af en af Ministeren i Aaret 1909 nedsat Kommisson, ikke er blevet optaget i det foreliggende Lovforslag.

I Forbindelse hermed henledte Deputationen Udvalgets Opmærksomhed paa de urimeligt høje Lodstakster, der findes adskillige Steder her i Landet.

Fra Teignmouth skrives den 27. Januar til os:

Losning af Gaskul i Teignmouth. Jeg modtog i December Certeparti fra en Mægler i Hull for en Ladning Kul. Hull—Teignmouth, hvor der som Losseplads var anført The new quay. Ved denne er der kun Plads til ét Skib, og Dagen før jeg kom, var der ankommet et andet dansk Skib til samme Plads, begge havde vi Gaskul, og ved Gasværket er Forholdene saaledes, at der kun kan tages inod 40 Tons pr. Dag. Det var ikke muligt, at faa dem til at tage Ladningen ved en anden Kaj. Her er kun én Kulgrosserer, som har sit Oplag paa New quay, og der er næsten altid Skibe, som ligger og venter paa Kajplads her. For kort Tid siden laa et Skib her i tre Uger. Engelskmændene kender disse Forhold og undgaar disse Ladninger, hvorfor det er fremmede Skibe, som bliver narret til at slutte disse Fragter. Jeg vil derfor herved gøre Redere og Skibsførere opmærksom paa disse uheldige Forhold. Der skal stor Taalmodighed til for at se paa, at Skibe losses 35 Tons pr. Dag i 8 Dage, for siden selv at begynde samme langsomme Losning.

H. R. Hansen.

»Capolla«, Svendborg.

Indførelse af retvisende Retningsangivelser i det engelske Admiraltets Publikationer. Fra 1. Januar 1912 bliver der saa snart som muligt i alle fra det engelske Admiraltet udgaaende Bekendtgørelser indført retvisende Angivelse af Pejlinger og Kurser. De engelske Kort forsynes med Kompasroser, hvis yderste Kreds er delt retvisende i Grader fra 0—360, og hvis inderste Kreds er delt misvisende i Strøger og Grader, der ligesom tidligere er delt i Kvadranter fra 0—90.

I de engelske Farvandsbeskrivelser bliver herefter kun anført retvisende Retningsangivelser i Grader fra 0—360. Misvisningen vil ligesom tidligere blive anført paa hver Side. I den engelske Fyrfortegnelse vil kun blive anført retvisende Pejlinger. I de engelske »Efterretninger for Søfarende« vil de retvisende og misvisende Retningsangivelser blive belegnet ved Grader ligesom paa Kortene.

(»Hamb. Corr.«).

Forlad ikke Broen. Føreren af den tyske Damper »Lulu Bohlen«, Kaptajn F. Michelsen, skriver i »Hansa«: Den Uvane, at Skibe farer løs i Blinde, uden at der er Vagt paa Broen, til Fare for dem selv og andre, er vel i det hele taget i Færd med at forsvinde. Dog er det tilraadeligt at regne med en saadan Mulighed og at gribe til passende Forholdsregler, dersom en Damper, der har Pligt til at vige af, ikke gør det. Dette er fornylig hændet mig med en stor engelsk Damper, som havde over 100 Passagerer om Bord. Vi fik den i Sigte noget Syd for Kap Verde, to Strøger om Bngbord forude

paa en krydsende Kurs, Kl. 9 om Formiddagen ved højlys Dag. Min vagthavende Officer stode paa, at en Passagerdamper af den Størrelse dog sikkert vilde holde behørigt Udkig og efterkomme sin Vigepligt. Han holdt derfor i Overensstemmelse med Søvejsreglerne sin Kurs og Fart. Englænderen traf imidlertid absolut ingen Foranstaltninger til at vige af, saa vi i sidste Øjeblik, samtidig med at vi gav to Stød i Dampfløjten, maatte give haardt Styrbords Ror for ikke at ramme Damperen midtskibs. Først da saa vi Folk komme løbende op paa Broen.

Panamakanalen. Tokio, den 27. Januar. I Parlamentet erklærede Handelsminister, Baron Makino, at han fra officiel amerikansk Kilde havde erfaret, at Afgiften i Panamakanalen vilde blive sat til 1 Dollar pr. Ton. (»Ritz. Bur.«).

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig. Byen Durban i britisk Sydafrika er erklæret smittet af Pest.

Inddragne Lystønder. Marineministeriet meddeler: Følgende Lystønder er inddraget for Is: Middelgrund S., Nordre Rose, Saltholm Flak N. Ø., Nordre Flint.

Passeret Vrag. D. F. D. S. meddeler: Føreren af Dampskibet »Eos«, Kaptajn Joh. Techau, rapporterer, at Skibet den 21. ds. paa Rejse til Parkeston paa 53° 10' N. Br. og 3° 16' Ø. Lgd. har passeret en opretstaaende, umalet Mast af et mindre Fartøj. Masten ragede c. 12 Fod over Vandet.

Udlagt Lystønde. Marineministeriet meddeler: Lystønden »Rødsand S.« er alter udlagt paa Plads.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S/S. Nr. 58/1911, afsagt 15. September 1911. A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod A/S Det forenede Dampskibsselskab paa Dpsk. »Sirius«s Vegne.

Først paa Natten mellem Søndag den 15. og Mandag den 16. Januar 1911 grundstødte Dpsk. »Sirius« af Bremen, der var paa Rejse fra Riga til Hamburg med en Ladning paa c. 750 Tons Stykgods, udfør Holmerenden paa Østsiden af Falster. Skibet, der maaler 445 Netto Reg-Tons, grundstødte under Taage og med langsom Fart, men kom til at staa ret fast paa Grunden, der bestaar af Ler med Sten. Man forsøgte at komme flot ved at kaste over Bord af Dækslasten, men tiltrods for, at der i Løbet af Natten kastedes 167 Oljefade over Bord, og tiltrods for, at der førtes Varpankere ud, lykkedes det ikke at komme flot, og da derfor den Citanterne tilhørende Bjergningsdamper »Frederikshavn« næste Formiddag ankom til Strandingstedet, afsluttedes straks Bjergningskontrakt paa de sædvanlige Betingelser. Bjergningsarbejdet paabegyndtes derpaa med Assistance af Bjergere fra Gjedser, idet en Slæber førtes over til »Sirius« og fastgjordes paa Agterskibet, saaledes at Slæbningen begyndte omtrent Kl. 12. »Sirius« stod imidlertid fast, hvorfor man besluttede at lette den ved Losning. »Frederikshavn« gik derfor langs Siden af »Sirius«, og Kl. 2¼ begyndte man at losse over

i »Frederikshavn«. En foretagen Dykkerundersøgelse viste, at »Sirius« stod frit fra Agter til hen under Stormasten, og at »Frederikshavn«, da den laa langs »Sirius«, kun havde ganske lidt Vand under Kølen. Noget senere skiftede »Frederikshavn«, der hidtil havde ligget paa Styrbords Side af »Sirius«, paa Grund af Vinden over til dens Bagbords Side og fortsatte Losningen, medens den tillige fra Kl. 7 $\frac{3}{4}$  Aften lod Skruen arbejde, dels for at slæbe og dels for at grave bort under »Sirius«, Kl. c. 10 $\frac{1}{2}$  var »Frederikshavn« fuldlastet og havde da indtaget 840 Fustager Smør og 169 Sække Frø fra »Sirius«. »Frederikshavn« lagde nu, efter at en Slæber var ført over, sit Anker ud i c. to Kabellængders Afstand i østlig Retning fra »Sirius«, og begyndte Kl. c. 11 $\frac{1}{2}$  at slæbe med fuld Kraft, indtil »Sirius« Kl. c. 12 $\frac{1}{2}$  Nat kom flot. »Sirius«, der var tæt, afgik derpaa for egen Maskine til Gjedser. Den følgende Dag undersøgtes »Sirius« ved Dykker, og Ladningen lossedes atter om Bord fra »Frederikshavn«, og Dagen efter fortsatte »Sirius« Rejsen, efter at der var udstedt Sødygtighedsattest. Vejret havde ikke lagt Bjergningsarbejdet Hindringer i Vejen.

Efter at Bjergningskontraktens Voldgiftsbestemmelse var bleven opsagt fra Skibets Side, anlagde Citanterne nærværende Sag, hvorunder de har paastaet de Indstævnte dømt til at betale en Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Med Hensyn til de Værdier, der har Interesse ved Sagens Afgørelse, er »Sirius« ved retlig udmeldte Mænd efter Grundstødningen vurderet til 45.000 Kr., medens dens Ladnings Værdi er opgivet til Mk. 498,117.74 og Fragten »at risk« til Mk. 4,159.40. Bjergningsdamperen »Frederikshavn«, der maaler 214 Brutto Reg.-Tons med en Maskine paa 375 inde. HK., er ansat til en Værdi af 110,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder navnlig Aarstiden for Grundstødningen, at »Sirius« var et ældre Skib, der ikke havde dobbelt Bund overall og at Lasten bestod af letfordærlige Varer, samt til den Hurtighed, hvormed Bjergningen udførtes, findes en Bjergeløn af 40.000 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Citanterne med Renter deraf som paastaet, medens Sagens Omkostninger som indbefattet i det tilkendte Beløb vil være at ophæve.

## Tilsyn med Søkort.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Med megen Interesse har jeg i *Dansk Søfartstidende* læst nogle Indlæg om Søkort o. s. v. af Hr. Kommandør C. Block, Direktør for Søkortarkivet, og har deraf faaet det Indtryk, at der fra Arkivets Side tilsigtes at imødekomme de Søfarendes Ønske med Hensyn til de derfra udgaaende Søkort.

For et Par Aar tilbage tillod jeg mig gennem Fagpressen at henlede Opmærksomheden paa denne Sag ved at anføre de danske Korts Fortrin samt Aarsagen til, at de ikke anvendes saa meget, som de burde. Det var en Følge deraf, at Nordso-Kortet blev forbedret med Misvisningskurve, og der stilledes i Udsigt, at denne Forbedring vilde blive indført i alle Kort, men dette Løfte er endnu ikke indfriet, endskønt det er meget nødvendigt for et godt Resultat af Deviationsundersøgelser i Søen.

Ligesom tidligere kan jeg nu oplyse om, at det er en Selvfølge, at danske Skibsførere helst anvender danske Søkort, men Aarsagen til, at vi desuagtet bruger flere engelske end nødvendigt, er de derværende misvisende Kompasser samt de mange smaa speciale Kort over forskellige Havneindsejlinger, som særlig bidrager til, at engelske Kort paa blaat Papir er meget efterspurgt.

Der findes kun danske Søkort over en begrænset Del af de Farvande, som befares af danske Skibe, og derfor

er det nødvendigt ogsaa at anskaffe fremmede, og da der alle Steder kan købes engelske Kort med misvisende Kompasser, saa vænner Førerne sig til at foretrække dem; og derfor kan det anbefales Arkivet at følge dette Eksempel, som uden Tvivl vil bidrage væsentligt til, at dets Kort faar den Udbredelse, de kan og bør have.

Angaaende de retvisende Kompasser, saa kan det indrommes at være teoretisk rigtigt kun at udsætte retvisende Pejlinger og Kurser i Kortet, fordi eventuelle Fejl ved at rette for Deviation og Misvisning derved bør ophæves; men som et andet Moment, der ikke bør under vurderes, kan nævnes, at de fleste Skibsførere har Deviationen for Hovedkompasset i Hovedet og er vant til at rette derfor uden Blyant eller Papir, skal der samtidig ogsaa rettes for Misvisning paa Kurs og Pejling, naar Tiden er kostbar under en kritisk eller uventet Situation, kan en Regnefejl faa uforudsete Følger, om den anvendes ved Udsætning i Kortet efter retvisende Kompasser.

For det danske Norsø-Korts Vedkommende, er det ikke alene de retvisende Kompasser, der er en Ulempe, men de afsatte Kompasser er saa smaa og utydelige — en lille Prik for hver Grad, at det praktisk taget er umuligt at benytte dem om Dagen i et Bestiklukaf med almindelige Lysaabninger.

Indtil for nogle Aar tilbage var det almindeligt, at Skibsførere for egen Regning anskaffede de til Navigering nødvendige Søkort, og denne Uskik er vist ikke endnu helt ophævet, den er antagelig Aarsag til, at en »Skibsfører« af økonomiske Grunde foretrækker de billige Papirkort fremfor de dyrere paa Lærred.

Beligelserne for at faa ældre Søkort rettet til Dato er et Fremskridt, som Skibsførerne antagelig vil benytte i vid Udstrækning, og forhaabentlig vil Rederne tillade, at Skibene bærer de deraf følgende Udgifter.

Der er vist ingen Steder i Udlandet Udsalg af danske Søkort, og derfor kan det blive nødvendigt at anskaffe fremmede over danske Farvande til Skibe, som ikke anløber danske Havne, men fraset denne Undtagelse, saa er Efterspørgslen efter saadanne Kort med misvisende Kompasser vistnok saa stor, som den kan blive.

Saa længe det ikke ved Lov er paabudt, at danske Skibsførere skal bruge danske Søkort, er det tvivlsomt, om Arkivet vil opnaa større Salg af de for Tiden mindst afsatte Varer ved at bringe denne Sag ind under Synsmændenes Omraade, men dette vil forhaabentlig heller ikke ske, førend der ad statistisk Vej eller paa anden Maade kan skaffes Bevis for, at Skibsførerne forsømmer det Ansvar, de i Følge Søloven har i den Retning.

Det er min Overbevisning, at danske administrerende Myndigheder er kommen ind paa et Skraaplan ved at fratage Førerne Ansvar for meget nødvendige Genstande i Skibene, og overlade Tilsynet dermed til Besigtelsesmænd, uden at der har foreligget positive Beviser for, at et saadant Tilsyn er nødvendigt. Det er ingenlunde afgjort, at Lanterner, Kompasser og Redningsapparater for Tiden er i saa god Orden gennemgaaende, som den Gang Førerne var alene om Ansvar for deres Tilstedeværelse og Brugbarhed. Der kan være delte Meninger om, hvorvidt Staten ved den nævnte Omsorg har opnaaet noget særligt, udover Pladser for nogle Embedsmænd med dertil hørende forøgede Skibsudgifter, som paatvinges Rederne, samt at svække Førernes Autoritet og Anseelse i Forhold til det Ansvar, der fratoges dem. Dersom Omsorgen for Skibenes Søkort ogsaa overlades til Statens Besigtelsesmænd, vil dette yderligere bidrage til at svække vor Stilling som Skibsførere — at gøre os umyndige — og derfor maa jeg meget beklage, at Direktøren for Søkortarkivet ved det fremsatte Forslag efter Evne vil bidrage dertil.

P. Hedegaard.

## Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

### Havnen i Sevilla.

I Anledning af Foreningens tidligere Artikler om Havneforholdene i Sevilla (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 95 og 100, 1911), har den modtaget nedenstaaende Skrivelse fra Føreren af S/S. »Victoria« af Bergen, Kaptajn E. Tønnesen.

I Anledning af Hr. Vinuesa's Brev om Forholdene i Sevilla, maa jeg tillade mig at gøre nogle Bemærkninger. Da det var mig, som viste ham Artiklen i Cirkulæret og oversatte den for ham, véd jeg, at han sendte den rundt til de forskellige Havneautoriteter. Det forekommer mig imidlertid, at Hr. Vinuesa forsøger at undskylde Forholdene i Sevilla, hvad der jo kan være rimeligt nok. Naar han skriver, at Havneautoriteterne er »rede til at lytte til Klager«, saa er dette jo nok rigtigt, men at de forsøger at rette paa Forholdene, kan man ikke beskyldte dem for. De synes tværtimod at være jnderlig tilfredse, naar vi Skibsførere beklager os over de lange Ophold, man har været udsat for paa denne Plads i 1911. Jeg laa der i 17 — sytten — Dage for at løse 469 Stds. Trælast. Jeg véd ikke, hvor naar Hr. Vinuesa har skrevet ovennævnte, men mit Skib var udløst den 22. November, og da var Kajerne saa opfyldt, som de kunde blive.

Hvis der nu begynder at blive lidt ryddeligt, saa kommer dette naturligvis af, at der ikke importeres mere Træ i denne Sæson. Jeg havde nemlig den sidste Last dertil, og jeg er overbevist om, at det bliver det samme til næste Aar, naar Trafiken begynder igen. Man bør i alt Fald lade de Folk bevise deres gode Forsæt i Praksis, førend man tror dem, og de har godt af at betale højere Fragter for de Tids- og Pengetab, som man har været udsat for i 1911.

### Fragtmarkedet.

Angaaende de mindre Skibe ligger al Befragtning for Tiden nærmest helt stille. Med Hensyn til Foraarsfragter er der som tidligere meddelt solgt en Del Kornlaster fra Nordtyskland; men paa Grund af opadgaaende Priser og Udsigt til Mangel paa Varer skal atter flere Partier være reguleret tilbage, og kommer saaledes ikke til Afskibning; dette gælder blandt andet Stettin. Af Noteringer ud over fra Stralsund og Greifswald foreligger næsten ingen; Königsberg stiller 5 à 6 M. i Udsigt og fra Danzig meddeles, at der derfra hidtil kun er solgt meget lidt, men der noteres dog for Rug pr. Marts 6 M.; det samme som i Fjor. Sverig har endnu intet noteret pr. Foraars; Danmark melder fra Provinserne intet; derimod tegner Kjøbenhavn godt for den kommende Uge, hvis ikke Frosten vil hindre for meget, da der ventes Dampere dertil med ikke faa Hvedeomladninger, nærmest til danske Havne.

### Generalforsamlinger.

Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele afholdt Søndag den 21. Januar sin aarlige Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab for 1911 oplæstes; Indtægter: Præmie- og Policepenge Kr. 1,308.35, Renter Kr. 688.55, andre Indtægter Kr. 13.60; ialt Kr. 2,010.50. Udgifter: Erstatninger Kr. 2,314.00, forskelligt Kr. 86.66, Administrationsudgifter Kr. 110.95; ialt Kr. 2,511.61. Foreningen havde saaledes et Underskud paa Kr. 501.11.

Foreningens Formue den 1. Januar 1912 andrager: Kreditforeningsobligationer Kr. 7,630.77, indestaaende i Svendborg Sparekasse Kr. 5,678.35, i Svendborg Bank Kr. 2,406.18, Kassebeholdning

Kr. 135.68; ialt Kr. 15,850.98. Herfra fragtar dog Kr. 600 for udført Erstatning.

### Havarier og Forlis.

Roberto, Dpsk. af Grangemouth, kom paa Rejsen fra Hjemstedet med en Ladning Kul paa Grund ved Aalsgaard, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til sit Bestemmelsessted, Rostock.

Shuna, Dpsk. af Glasgow, kom den 21. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Gøteborg med en Ladning Kul paa Grund ved Taarnby. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

Ingolf, 3/masted Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Landskrona til Antwerpen med en Ladning Byg indbragt til Ransgate i Læk Tilstand og med Tab af Sejl.

Regulus, Dpsk. af Kragerø, kom den 22. ds. paa Grund paa Læso Nordvestrev. Svitzers assisterede Skibet fortsatte Rejsen til ind til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse og fortsatte, da det befandtes ubeskadiget, Rejsen til Aarhus.

Frankrig, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom den 22. ds. efter en meget haard Rejse fra England med en Ladning Kul til Aarhus. Skibet har betydelig ovenbords Skade.

Mercur, tysk Dpsk., grundstød paa Halskov Rev, kom den 23. ds. ds. flot med Svitzers Assistance, efter at c. 1.000 Tdr. Kul var kastet over Bord.

Stephanie, Dpsk. af Memel, grundstød paa Vesterlandsgrunden, er med Assistance kommet flot, efter at c. 200 Tons af Ladningen var løst. Skibet, der havde en Læk i Forskibet, blev bragt til Kjøbenhavn. Her blev Lækagen stoppet, den løse Ladning genindladet, hvorefter Skibet fortsatte Rejsen til Hjemstedet.

Kotonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund ved Mamara Øen, er af Svitzers »Danmark« bragt flot og bugseret til Konstantinopel.

Jasou, Bugserbaad af Hamburg, kom den 24. ds. paa Grund paa Refsmes Puller, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte sin Rejse.

Nidaros, Dpsk. af Esbjerg, kom den 23. ds. ved Afsejlingen fra Hjemstedet, bestemt til Grimsby, paa Grund paa Fano. Skibet kom flot ved Højvaade og fortsatte Rejsen.

Gückauf, Dpsk. af Flensborg, kom den 25. ds. paa Rejsen til Hjemstedet med en Ladning Kul paa Grund paa Refsmes Rev. Skibet, der er Læk, er med Assistance af Svitzers atter kommet flot, efter at en Del af Ladningen dels var løst og dels kastet over Bord, hvorefter det er indbragt til Kalundborg.

Groveland, Dpsk. af Landskrona, kom den 26. ds. paa Grund paa Sydsiden af Amager. Svitzers assisterede Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var løst i Lægtene. Skibet, der var paa Rejse fra Libau til Hartlepool med en Ladning Props, stod ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Fylla, 3/masted Skonnert af Thuro, er paa Rejsen fra Boston til Kjøbenhavn med en Ladning Stenkul indkommet til Aherdeen med Tab af Sejl samt en Del ovenbords Skade.

Euxinia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Filadelfia med Tab af Anker og Kæde, en Del ovenbords Skade, samt nogle Bovplader beskadiget.

Rimfaxe, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Rotterdam ankommet til Aarhus med en Del ovenbords Skader. Skibet har i Nordsoen haft meget haardt Vejr.

Norman, Dpsk., paa Rejse fra Sunderland med en Ladning Kul, er den 23. ds. ankommet til Aarhus med betydelige Bundskader.

Kautionborg, Dpsk. af Odense, kom den 25. ds. paa Rejsen til Hjemstedet paa Grund ved Troense men blev bragt flot, efter at en Del af Ladningen var løst i Lægtene.

Skakkeborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 26. ds. paa Rejsen fra Libau til Hull med en Ladning Props strandet paa Sydøstsiden af Bornholm mellem Svaneke og Noksø. Besætningen er bragt i Land. Skibet har Vand i Forlasten. Svitzers assisterer.

Blackhead, Dpsk. af Belfast, er den 26. ds. strandet ved Allinge. Skibet, der var paa Rejse fra Hjemstedet til Riga med Planker, er faldstændig Viag. Besætningen er reddet i Land ved Rakketaffarat.

Habil, Barkskib af Marstal, har under en Storm i Casablanca sprængt sine Fortøjninger og er drevet ind paa Kysten. Med Assistance af Besætningen fra Krydsere »Du Chayla« lykkedes det Barkskibets Besætning at redde sig i Land.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Den 25. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampere sat i Vandet.

Skibet, der ved Stabelallohningen fik Navnet »Koldinghus«, bygges for Regning Det forenede Dampskibsselskab.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
bert, afg. Algier 23./1. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 28./1.  
— Alexandra, Nielsen, ank. New York 25./1. — Anglo Dane,  
Tønnesen, ank. Arendal 26./1. — A. N. Hansen, Sørensen, afg.  
herfra 25./1. — Antwerpen, Madsen, afg. Portland 25./1. til  
New York. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 24./1. — Arno,  
Fischer, pass. Oussant 27./1. for Marseille. — Aurora, Gommesen,  
afg. Antwerpen 27./1. til Aarhus. — Baron Stjernblad, Sø-  
rensen, afg. herfra 25./1. — Beira, Lange, ank. hertil 13./1. —  
C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 28./1. — Chr. Bro-  
berg, Mortensen, ank. Antwerpen 24./1. — Christian IX, Mik-  
kelsen, afg. herfra 28./1. — Dagmar, Bogvad, pass. Terneuzen 27./1.  
til Ghent. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 28./1. — Florida,  
Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank.  
Riga 23./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./1. — Hen-  
gost, Munk, ank. Reval 27./1. — Hjelm, Henriksen, afg. Dan-  
zig 28./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 28./1. til  
Reval. — Jolantha, Rasmussen, ank. Reval 26./1. — Kasan,  
Mikkelsen, ank. Libau 28. — Kentucky, Andresen, ank. Boston  
28./1. — Kiev, Jørgensen, ank. Riga 26./1. — Kursk, Wienecke,  
ank. Palermo 28./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. —  
Douro, Sørensen, ank. Königsberg 25./1. — Louise, Larsen, afg.  
herfra 25./1. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 21./1. —  
L. P. Holmblad, Svane, afg. Rodosto 25./1. — Minsk, Harder,  
afg. herfra 27./1. til Stettin. — Moskva, Jon Jønsen, ank. Dun-  
kerque 27./1. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Smyrna 27./1. —  
Nordjylland, Søberg, ank. Tunis 28./1. — O. B. Suhr, Frise-  
nette, ank. Dunkerque 26./1. — Odessa, ank. Hull 4./1. — Omsk,  
Jacobsen, afg. Libau 27./1. — Osear II, Hempel, pass. Fair Isle  
15./1. for New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania  
26./1. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 27./1. — Pregel,  
Iversen, ank. hertil 28./1. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 25./1.  
— Saratov, ank. Hull 17./1. — Saxo, Müller, ank. Hull 26./1.  
— Seine, Dumpt, ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clauson Kaas,  
ank. Baltimore 25./1. — Thyra, Dam, ank. hertil 29./1. — Tiber,  
Petersen, ank. hertil 26./1. — Tomsk, Wiberg, afg. Algier 26./1.  
— Tyr, Thaning, ank. hertil 29./1. — United States, Gottsche,  
ank. hertil 19./12. — Viking, Meyer, ag. Bergen 27./1.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Kjøbenhavn 22./1. —  
Amalienborg afg. Marseille 24./1. — Anna Mærsk ank.  
Barry 11./1. — Brattingsborg pass. Norfolk 22./1. — Børg-  
lum pass. Sagres 23./1. — Chassie Mærsk afg. Swansea 18./1.  
— Dansborg ank. Hamburg 20./1. — Elsborg pass. Gibraltar  
23./1. — Esrom ank. Tyne 2./12. — Flynderborg afg.  
Hull 23./1. — Fredensborg ank. Cardiff 24./1. — Frede-  
riksborg ank. Bougie 23./1. — Guldborg afg. Leith 25./1.  
— Gurte ank. Bourgas 24./1. — Hammerhus afg. Rio Ja-  
neiro 24./1. — Harrildsborg ank. Huelva 19./1. — Hone-  
borg ank. Malaga 8./1. — Jelling pass. St. Catharines 24./1.  
— Jomshov pass. Kjøbenhavn 22./1. — Jungshoved afg.  
Narvik 17./1. — Jøgersborg afg. Cardiff 24./1. — Kallund-  
borg ank. Sevilla 23./1. — Kalø ank. Dunston 20./1. — Klam-  
penborg ank. Livorno 24./1. — Kronborg afg. Genua 24./1.  
— Lejre ank. Barry 22./1. — Lilleborg ank. Marseille 20./1.  
— Marselisborg pass. Barbadoes 16./1. — Næsborg ank.  
Grimsby 22./1. — Peter Mærsk afg. Huelva 19./1. — Ran-  
delsborg ank. Hamburg 17./1. — Rosenborg afg. Blyth  
24./1. — Silkeborg ank. Cardiff 24./1. — Skakkeborg  
afg. Libau 24./1. — Skanderborg afg. Newport Mon 18./1. —  
Skjoldborg ank. Savona 13./1. — Skodsborg afg. Hull  
16./1. — Spigerborg ank. Marseille 24./1. — Stegelborg  
afg. Tunis 22./1. — Stjerneborg afg. Hamburg 23./1. —  
Søborg ank. San Juan 19./1. — Taarnborg ank. Odense  
25./1. — Tuborg afg. Huelva 24./1. — Ulfborg ank. Savona  
10./1. — Uranienborg ank. Mulno 21./1. — Visborg ank.  
Windau 22./1. — Vordingborg ank. Leith 21./1. — Ørkild  
afg. Horta 21./1.

**Vesterhavet.** Fylla, Brinch, ank. Palermo 27./1. — Inger,  
Schiff, afg. Santander 27./1. til Rotterdam. — Karla, Nielsen, pass.  
l'Ouessant 26./1. for Alicante. — Nerna, Madsen, afg. Swansea  
26./1. til Odense. — Rigmor, Larsen, afg. Cadiz 26./1. til Va-  
lencia. — Marie, Jessen, afg. Swansea 26./1. til Alicante. —  
Hebe, Gregersen, afg. Sunderland 26./1. til Mariagerfjord. — Bo-  
dil, Uldall, afg. Hull 25./1. til Esbjerg. — Polly, Mathiasen, afg.  
Kjøbenhavn 25./1. til Hangö. — Laura, Pedersen, afg. Methil  
25./1. til Esbjerg. — Ellen, Hansen, afg. Amsterdam 24./1. til  
Cadiz. — Olga, Christensen, ank. Cardiff 24./1. — Cito, Jepsen,  
ank. Cardiff 24./1. — Nexos, Basse, afg. Hook of Holland 24./1.  
til Malaga.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shu-  
koff, Brandt, ank. Svendborg 21./1. — Johan Siem, Nielsen,  
afg. Kjøbenhavn 26./1. til Methil. — Harald Klitgaard, Ras-  
mussen, ank. Dunston 21./1. — Russ, Petersen, afg. Sabine Pass  
22./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen,  
ank. Kiel 25./1. — Excellence Ploske, Tannebek, afg. New-  
castle 15./1. til Pozzuoli. — Michail Ontchoukoff, Harboe,  
ank. Buenos Aires 25./1. — Generalkonsul Pallisen, Chri-

stensen, afg. Buenos Aires 14./1. til St. Lucia L. O. — Wladimir  
Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 18./12. — Helmer Morch,  
Thorsø, ank. Montevideo 21./1. — Newa, Dahl, afg. Madeira 15./1.  
til Milville.

**Det asiatiske Kompagni.** Arabien afg. Goteborg 26./1. for  
udg. — Kina afg. Penang 27./1. for udg. — Siam afg. Kobe  
26./1. for udg. — Traquebar afg. Suez 23./1. for udg. —  
Bandon afg. Pola 24./1. for hjemg. — Bintang afg. Sabang  
24./1. for hjemg. — Chumpon pass. Vliessingen 27./1. for udg.  
— Pagan afg. Colombo 26./1. for udg. — Samui ank. Bangkok  
18./1. for udg. — Indien ank. Buenos Aires 1./1. — Cathay  
afg. Port Pirie 5./1. for hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix afg. London 12./1.  
for udg. — St. Jan ank. Kjøbenhavn 22./1. — St. Thomas  
afg. Paramaribo 17./1. for hjemg.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Seaham 26./1. — Mar-  
tha, Christensen, ank. Philippeville 27./1. — Elna, Rathje, ank.  
Dunde 27./1. — Therese, Pedersen, afg. Bona 27./1. — Harriet,  
Larsen, ank. Cete 25./1. — Dagny, Therkildsen, ank. Spizzia 26./1.  
— Simone, Møller, afg. Rouen 27./1. — Jeanne, Olsen, afg.  
Swansea 24./1. — Vera, Larsen, afg. Granton 27./1. — Daisy,  
Lagesen, afg. Swansea 27./1. — Anniue, Leth, ank. Granton 23./1.  
— Kamma, Løffler, ank. Sfax 28./1.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Chent 27./1. — Helene, Sørensen,  
ank. Aarhus 23./1. — Sjælland, Svarrer, afg. London 27./1. —  
Agnete, Dam ank. Kurrebaksmide 29./1. — Hermia, Farup,  
ank. Boness 25./1. — Alice, Jørgensen, afg. Leith 25./1.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Riga 22./1. — Ragn-  
hild, Schultz, ank. Rotterdam 20./1. — Valborg, Hansen, afg.  
Rendsborg 26./1. — Gunhild, Hansen, afg. Aalborg 26./1. —  
Estrid, Hansen, afg. Gjedser 24./1.

**Vulcan.** Vulcau, Nielsen, afg. West Hartlepool 25./1. til  
Marseille. — London, Bom, pass. Brunsbüttel 26./1. — Paris,  
Hogstedt, afg. Methil 26./1. til Kalundborg. — Bryssel, Kaas,  
afg. Barry 25./1. til Sierra Leone.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Port Talbot 18./1. til Sierra  
Leone. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tyne 22./1. — Roma, v.  
Thun, pass. Kjøbenhavn 27./1.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. Barry Dock 18./1. til Dakar. —  
Nelly, Clausen, ank. Seaham 27./1. — Fanny, Eriksen, afg.  
Napel 24./1. til Cadiz. — Lilly, Duhn, ank. Bergen 23./1. —  
Alexy, Sørensen, afg. Iviza 27./1. til Færoerne. — Dagny,  
Degn, afg. Almeria 24./1. til Fleetwood. — Mary, Clausen, afg.  
Cimbrishamm 27./1. til Danzig.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Oporto 19./1. — Freja, Nielsen,  
ank. Hellerup 28./1. — Vera, Thing, ank. Methil 26./1.

**Urania.** Eklipika, Hemmingsen, afg. Newport News 21./1.  
Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Gravesend 27./1.  
— Svend, Schmidt, afg. Newcastle 25./1. — Urania, Clausen,  
afg. Sfax 27./1.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, afg. Blyth 19./1. — Kron-  
prins Frederik, Andresen, ank. St. Louis 24./1. — Holland,  
Poulsen, ank. Methil 27./1. — England, Andersen, ank. Bruns-  
büttel 25./1. — Rusland, Bennetsen, ank. Methil 26./1.

**Europa.** Belgien, Nielsen, pass. Gibraltar 24./1. for Rotter-  
dam. — Europa, Hansen, afg. Brügge 25./1. — Frankrig,  
Friis, afg. Aarhus 25./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Madeira  
23./1.

**Dampskibsselskabet af 1811.** Edna, Iversen, afg. Methil 25./1.  
— Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 25./1.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, afg. Aarhus 25./1. til  
Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Aarhus 27./1. — Gul-  
faxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./1.

### Sejlskibe.

**Era.** Genius, Bastrup, ank. Boness 23./1. — Haabet,  
Riise, ank. Trelleborg 23./1. — Hermod, Dreimann, ank. Frede-  
riksstad 23./1. — Albertine, Madsen, ank. Stolpenmünde 24./1.  
— Søjerskransen, Friis, ank. Newcastle 25./1. — Arken,  
Christensen, ank. Corunna 25./1. — Thor, Petersen, er ank. Mara-  
caibo. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Cuxhaven 25./1.  
— P. R. t. Hamburg. — Valkyria, Weber, ank. Lissabon 27./1.  
— Valborg, Ohlsen, ank. Boness 26./1.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Januar 1912. — So- og Handelsretsdom. —  
Tilsyn med Søkort. — Af Nordisk Skibsrederforønings Cirkulære. —  
Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. —  
Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsisrenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lods.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havneus Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge, naar Lods benyttes:</b> Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havneus Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanges benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jernbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforudsæn.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast modernt Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Specialfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jernbanespor langs begge Havneus Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug, 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere frie.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er frie.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bøl-værker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr. Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maa-neder efter Indførelsen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lades, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udløses billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledetyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaalet og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 & 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Høktol. til Maakinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin. 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 & 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandband.	Losning og Lastning meget billig.	Staaalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Køhalingpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbeddinge, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering ufnøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbansspor langs Bolværkerne. Kølhalingplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotte 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkehøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbansspor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibsmøder.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nexø.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 38' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{4}$ ', alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra mod 7 Fods Dybtgange. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted. Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Præste.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodetvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodetvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe, Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Seen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 1/2, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodetvang. Naar Lods benyttes 6 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Trækisbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbansspor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodetvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværkevand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodetvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Trækisbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodetvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.  
Kolding. Jydak Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfd.).

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
Natsignaliseringslamper.

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

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

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46. 2. Trafik Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

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

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristiansen.

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.  
**MARIAGER.**

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

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

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

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.  
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefte, Skutekär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen®**  
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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

**Jydsk Skibsekviperings  
og  
Provianteringsforretning,**  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

Overretssagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søager).

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

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

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

„Husk.“  
**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Sæen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
Kommissioner udføres.  
Prislister sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibslavatorium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

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

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

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Fredag den 2. Februar 1912.

19. Aarg.

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



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

**Kjøbenhavn**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filiat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

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



**Rustbeskyttende Farve**  
til  
Bunkers og Lastrum  
Telefon 6601  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

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

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

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

**KAY DYHR.**  
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).  
Telefon 8901.    Kvæsthusgade 3, St.    Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
6886.    Kjøbenhavn K.  
**Teknisk Maskinforretning.**  
Hovedforhandling for Danmark af  
**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.  
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
af Skibsfører J. Kusk Jensen.  
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
Faaes paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

**Marstal**  
**Staalskibshyggeri & Reparationsværft.**  
Specialitet **Smaa Skibe.**

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

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

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Kasko**  
paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.  
**Joh. Wesmann.**  
Telegramadr.: „Wesmann“.  
Kristiania. (H.O.479)

**NESTLÉ'S MELK**  
Aarlang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.  
NEW YORK STEMPFABRIK DANIA

**Dampskibsfører.**  
En dygtig og energisk Fører, som vil tage Part i et Dampskib, søges. Billet, mrkt.: „Dampskibsfører“, modtages paa dette Blads Kontor.

**Skib til Salg.**  
Skonnert „Wilhelmine“, 49 N.-T., laster 95 Tons Rug, stærk, egebygget, i god sejlbar Stand, kan grundet paa Sygdom købes for godt 4000 Kr. hos  
**L. Jensen, Marstal.**

**„GIDEON“**  
Motoren for Benzin, Petroleum, Raaoile ell. Sugegas  
**Rud. Kramper & Jørgensen**  
Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

**RATIN**  
  
Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Køb. K. Tel. 3662

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
 anbefaler sig med alt til Faget behørende Reel og billig Betjening garanteres.

**Remington,**  
eneste Skrivemaskine med  
**Key Set Tabulator,**  
ny epokegørende Opfindelse.  
**L. Kristensen, 27, Vestergade.**

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:  
**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**  
af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911  
og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.  
samt  
Uddrag af den ældre Lovgivning,  
indeholdende bl. a.:  
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,  
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,  
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,  
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,  
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.  
**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:  
**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**  
af 14. Maj 1908  
og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.  
**Pris: Indbundet 35 Øre**  
skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**  
i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.  
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Gammel Strand 34. Telefon Nr. 124.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE**  
**AL SLAGS STØBEGODS**  
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG  
  
**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

I Aalborg Havn findes nu  
**Reparationsværft**  
med tilhørende  
**4 Ophalingsbeddinger.**  
Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

**Bugsering.**  
Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.  
Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

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



Kjøbenhavn, den 2. Februar 1912.

Forlad ikke Broen! Om dette Emne har vi modtaget følgende:

I Deres ærede Blad Nr. 2 af den 9. Januar d. A. findes en Artikel med Overskrift: »Forlad ikke Broen!» og som udelukkende omtaler den vagthavende Styrmands Pligt til at være paa Broen, naar han har Vagt.

Dette Spørgsmaal synes mig at være saa simpelt og saa let løseligt, saa det aldrig skulde kunne blive gjort til Genstand for en Domstols Behandling. Det forekommer mig, at alle de Sørøtsager, som nævnes i Deres Artikel, er eklatante Beviser paa Brud paa eller Slaphed i Disciplinen om Bord i vedkommende Skibe, thi en vagthavende Styrmand har ikke Lov til egenmægtig at forlade Broen og sætte en anden Mand i sit Sted. Han skal forinden først varsko sin Fører, og denne skal bestemme, hvem der skal løse af.

Deres redaktionelle Slutningsbemærkning er i saa Tilfælde aldeles misvisende. De skriver: Hvis det bliver nødvendigt for ham at forlade sin Post, og kun absolut Nødvendighed kan undskylde, at han gør dette, — maa han overdrage Vagten til en ansvarlig og passende Afløser.

En ung Styrmand, der læser denne Passus, vil øjeblikke faa den Opfattelse af den eller fortolke den saaledes, at han kan gøre og lade, som han selv vil, naar han har Vagt paa Broen, uafhængig af Føreren, blot der i hans (Styrmandens) Øjne og efter hans Tankemaade findes »en absolut Nødvendighed» for at forlade Broen, og er vi først saa vidt, saa hører Disciplinen op, saa kan Udkigsmænd, Maskinmester, Messedreng, ja allesammen om Bord ogsaa forlade de dem betroede Poster etc., naar de vedkommende kan finde en i deres egne Øjne passende absolut Nødvendighed. Efter min Forening burde De have sluttet med følgende Raad til de Unge:

»Forlad ikke din Post paa Broen, enten Du finder det nødvendigt eller unødvendigt, men skal Du forlade din Post, da varsko din Fører, hvad enten han staar ved din Side paa Broen, eller han ligger nede i sit Bestiklukaf, og lad ham træffe Beslutning om Afløsning. Og gør Du dette, har Du en bred Ryg at skjule dig bagved, ligesom Du altid kan være sikker paa, at intel sker paa din Vagt, som Du ikke er Vidne til, selv om din Fører er paa Broen. Thi sker en Ulykke, er det altid godt for Føreren at kunne føre sine Styrmands Udsagn som Vidnesbyrd i Retten.»

Til sidst blot dette: »Jeg anser den Fører, som ikke holder paa denne min Anskuelse angaaende Disciplinen om Bord i sit Skib, eller undlader at føre den igennem, som ligesaa strafværdig, som den Styrmand, der uden at have varskoet sin Fører forlader sin Post paa Broen, thi ingen anden end Føreren er betroet Ejendommen, med hvad deri findes, og han skal til en hver Tid have at vide, hvad der foregaar af Vigtighed om Bord.»

J. Th. Godtfredsen,  
Fører af S/S. »Vesta».

Vi kan ganske slutte os til Hr. Kaptajn Godtfredsens ovenstaaende Bemærkninger om, at det er et Skibs ansvarlige Fører, der som Regel bør besætte alle Poster om Bord, men skal iøvrigt gøre opmærksom paa, at Kaptajnen gør sig skyldig i en Fejllagelse ved at tillægge os den nævnte Artikels Slutningsbemærkninger. Artiklen indledes med de Ord: »Om dette Emne skriver »Shipp. Gaz.» i en ledende Artikel følgende: — Slutningsbemærkningerne skyldes altsaa »Shipp. Gaz.»s Redaktion og ikke os. Vi formoder iøvrigt, at den nævnte Redaktion ved sin Slutningsbemærkning har haft et pludseligt indtrædende alvorligt Sygdomstilfælde eller lignende for Øje, som kunde gøre det nødvendigt for den Vagthavende at forlade Broen straks og derfor tvinger ham til at anmode den nærmeste,

som er i Stand til at overtage Vagten, om at gøre dette midlertidigt.  
Red.

**Blokade i det røde Hav.** Det italienske Udenrigsministerium har under 22. Januar tilstillet det kgl. Gesandtskab i Rom en Note af følgende Indhold:

I Anledning af den bestaaende Krigstilstand mellem Italien og Tyrkiet erklærer den kgl. italienske Regering, henholdende sig til Folkerettens Regler, at det røde Havs tyrkiske Kyst fra Ras-Isa, Nord for Hodeida, til Ras-Goulaifac Syd for denne By, paa Strækningen beliggende mellem 15° 11' og 14° 30' N. Br. fra den 22. samme Maaned er underkastet effektiv Blokade af Skibe af den italienske Flaade.

Der tilstaaes neutrale Skibe en af Chefen for Blokadestyrken fastsat Frist, indenfor hvilken de frit kan forlade de blokerede Pladser.

Enhvert Skib, som maatte forsøge at bryde Blokaden, vil blive behandlet efter Folkerettens Regler og de bestaaende Traktater med de neutrale Stater.

**Motorskibet »Selandia»s Prøvetur.** Tirsdag Eftermiddag den 30. Januar er der med Motorskibet »Selandia«, der maaler c. 7.000 Tons og er bygget hos Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri, for Regning Det østasiatiske Kompagni, afholdt en Prøvetur i Sundet. Skibet er det største eksisterende Motorskib, og der knytter sig almen Interesse til Prøveturen. Motorene fungerede fortrinligt, og Prøven var meget vellykket.

Efter 7 Timers Sejlads lagde Motorskibet til ved Refshaleoen efter en i høj Grad vellykket Prøvetur, hvor Motorene var bleven prøvet under alle Forhold, og hvor Skibet havde vist fortrinlig Manøvrerevne. Det bliver nu færdig udstyret ved Burmeister & Wains Skibsværft, hvorefter der finder en Række yderligere Prøveture Sted, inden Skibet ovegaaer til almindelig Drift.

**Helsingør Lodseri.** Den 1. Februar var det 25 Aar siden Lodsinspektør, Kommandør Bardenfleth ansattes som Inspektør ved Helsingør Lodseri og Lodsoldermand ved Hornbæk Lodseri.

(»Helsingør Avis«.)

**St. Thomas' Havn.** Den 1. Februar d. A. vil der paa Judge Hill, N. for St. Thomas Havn, blive tændt 2 røde faste Ledefyr; de vises fra hvide Træhuse. Holdt overet i c. N. 14° V. leder de fri Ø. om Scorpion Rock og V. om Rupert Rock ind i St. Thomas Havn.

Til Udvalget angaaende Lovforslaget om St. Thomas Havn valgte Folketinget i sit Møde den 30. Januar: L. Rasmussen, Ovesen, Bjerre, Søren Svendsen, L. Jensen, Effer Søe, Philipsen, Birch, Sigvald Olsen, Hans Nielsen (Horsens), Bang, Zahle, Ivar Berendsen, Pedersen-Annisse, Hammerich.

Udvalget har senere valgt P. Bjerre til Formand og L. Jensen til Sekretær.

**Isbrydning paa Limfjorden.** Thisted, den 30. Januar. Paa Andragende fra Thisted Handelsforening er Vagerdamperen »Løvenorn« af Marineministeriet beordret til at afgaa til Aalborg for at bryde Isen gennem Limfjorden op til Thisted, saa at Dampskibsfarten paa Fjorden kan opretholdes. (»Ritz. Bur.«.)

Ishindringer. Aalborg, den 30. Januar. Dampbaadstrafiken mellem Hobro, Mariager og Hadsund er i Dag blevet indstillet paa Grund af Ishindringer.

(»Ritz. Bur.«.)

Skibsfarten paa Helsingfors. Det danske Generalkonsulat i Helsingfors telegraferer den 29. Januar til Kjøbenhavns Børs: Søfarten paa Helsingfors nu ophørt.

Dødsfald. Nyborg, den 30. Januar. Havnefoged M. F. Meltz, Nyborg, er i Morges afgaaet ved Døden, 77 Aar gammel.

(»Ritz. Bur.«.)

Paa et den 30. f. M. i Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte af

6 pCt. for det forløbne Regnskabsaar, efter at der til Afskrivninger og Henlæggelser er reserveret et Beløb af sædvanlig Størrelse.

Inddraget Fyrskib. Lodskaptajnen i Stockholm har telegraferet til Marineministeriet, at Fyrskibet »Svenska Bjørn« er inddraget for Is.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Karantænen for Skibe fra Donau og de rumanske Sortehavshavne er ophævet.

(»Ritz. Bur.«.)

Fyrskibene i Flinterenden. Lodskaptajnen i Malmo har telegraferet hertil, at Fyrskibene i Flinterenden den 30. f. M. er inddraget for Is.

## Pendul Propelleren.

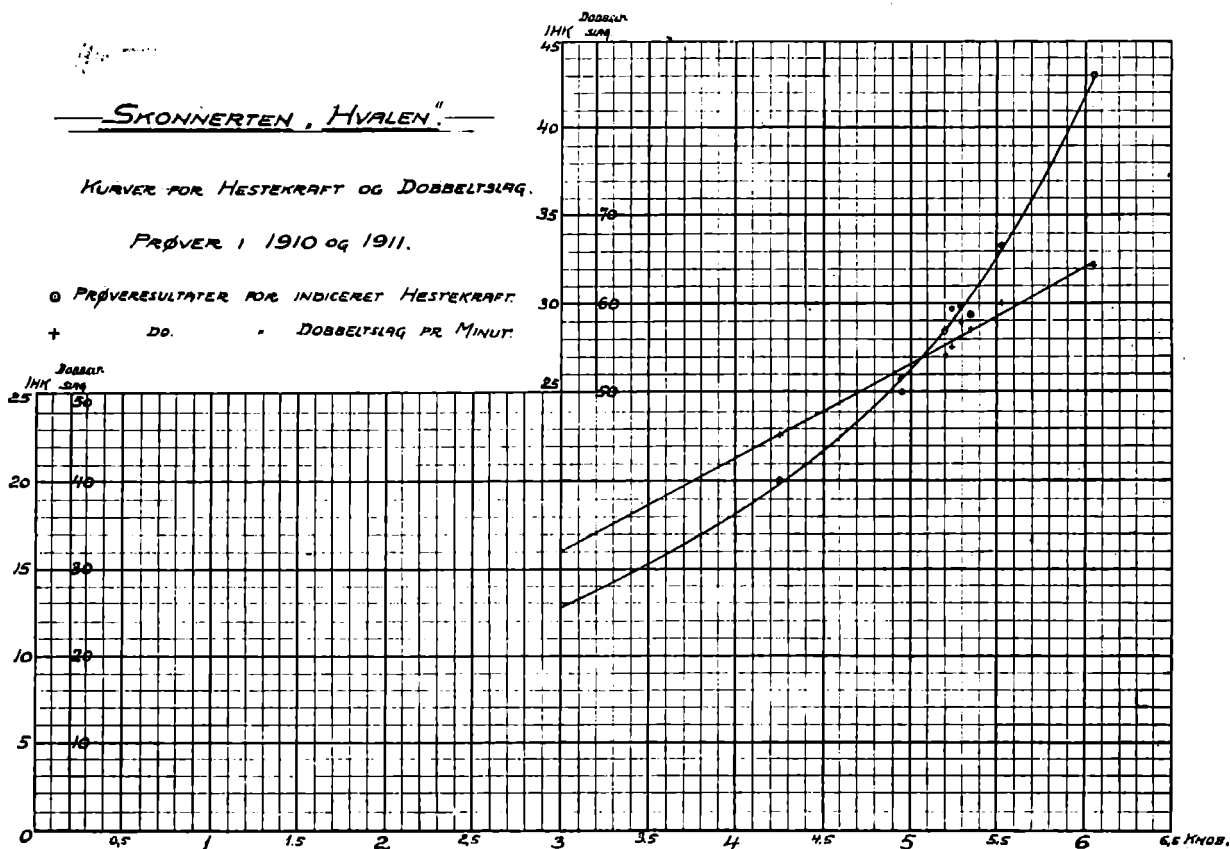
Af Overingeniør Ove Munk.

Som det vil være bekendt, har Ingeniør Vogt ladet bygge en Skonnert »Hvalen«, i hvilken han, med Understøttelse af Marineministeriet og Carlsbergfondet, har installeret to symmetrisk virkende Pendul Propellere,

med udelukkende frem- og tilbagegaaende Bevægelse, uden roterende Bevægelse.

Der er nu i Sommer afholdt en Række Prøvesejlser under Ledelse af Premierløjtnant Ewald; Resulta-

PENDULPROPELLERMASKINE: CYLINDERDIAMETER 250 MM. STEMPESLAG 965 MM.



Dette Fartøj, som har følgende Dimensioner: 80 danske Fods Længde i Vandlinien, 18 Fods Bredde og 8 Fods Dybgang med c. 190 Tons Deplacement, forsynedes først med en almindelig Drivskrue drevet af en Motor, og der foretoges dermed en Række Prøvefarter. Derefter afløses Drivskruen, og de to Pendul Propellere anbragtes, drevet af en særlig i dette Øjemed konstrueret Dampmaskine,

terne af disse Prøveture er angivet i hosstaaende Diagram for Hestekraft og Fart. Eksempelvis kan nævnes, at der med motordreven Skrue opnaaedes en Fart af 5.72 Knot med c. 43 eff. HK. ved 245 Omdrejninger pr. Minut (se Ingeniøren 1907). Pendul Propellerens Overlegenhed i Økonomi over Drivskruen fremgaar saaledes heraf, selv om man ganske vist med en langsomt

gaaende Dampmaskine med Drivskrue kan paaregne gunstigere Resultater end med den motordrevne Skrue paa Grund af Motorens store Omdrejningstal.

Paa Proveturene, som er foretaget i Overværelse af en Række Indbudne, har der ligeledes været Lejlighed til at iagttage den fortrinlige Styreevne, som Pendul Propelleren er i Besiddelse af. Disse Prøver viste, at Propelleren, anvendt som styrende Kraft i Skibe i Stedet for Roret, faar den Fordel, altid — ogsaa ved langsom Gang, hvor man navnlig har Brug for god Styreevne — at kunne anvendes med fuld Virkning, idet man ikke, som ved Anvendelsen af et Ror, under Fart vil være afhængig af Skibets Hastighed eller ved Drejning paa Stedet af Skruevandets Tryk mod Rorfladen. Desuden vil man her kunne undgaa det ofte for Skrueskibe kritiske Moment, hvor, naar Skruen pludselig slaar Bak, Sugningen fra Skruen paa Roret bevirker, at Skibet kan dreje modsat Vej af den af Rorstillingen naturlig givne.

Stillet overfor det almindelig enkelte Ror vil Propelleren altid faa en mere udsat Plads i Skibet, men ser vi paa de dobbelte Rors Anbringelse paa de ny engelske »Dreadnoughts«, maa man dog vel erkende, at disses Plads lige saa vel kunde optages af en Pendul Propeller.

Resultatet af Proverne kan sammenfattes deri, at Pendul Propelleren er et mere økonomisk Fremdrivningsmiddel end Drivskruen, men det maa dog ikke helt glemmes, at Maskineriet til Pendul Propelleren er tungere end Skrueskibsmaskinen; med Tiden, naar denne Type bliver mere udviklet, bliver den vel ogsaa lettere end nu.

Endvidere kan Pendul Propelleren med Fordel arbejde sammen med en Drivskrue, idet Pendul Propelleren erstatter det almindelige Ror og flyttes ud til Siden. Herved er det muligt at flytte Skruen længere bort fra Skibsskroget og derved væsentlig forøge dennes Nytevirkning, dels fordi Skruen arbejder i frit Vand, dels fordi Agterskibet i saa Fald kan gives en for Fremdrivning rigtigere Form end, naar Skruen er anbragt tæt derved.

Som et Tilfælde, der i dette Sammenhæng næsten kunde se ud som en Tanke, henviser jeg til Placeringen af de to Agtterror i den nybyggede engelske Krydser »Australia«, som er afbildet i et Nummer af »Engineering«. Det første Indtryk heraf er, at Vejen fra disse frihængende Dobbeltror og til Pendul Propellerne ikke er saa ret lang.

Pendul Propellerens Betydning som Styremiddel for Krigsskibe er saa selvindlysende, at det næppe behøver at nævnes.

De gode Resultater, som der er opnaaet paa Proverne med »Hvalen«, vilde gøre det ønskeligt, at disse Forsøg under en mere praktisk Anvendelse af Pendul Propel-Systemet blev ført videre, saaledes at der kunde opnaas et mere fuldgyldigt positivt Bevis for Pendul Propellerens Overlegenhed og Anvendelse i det praktiske Livs Tjeneste, navnlig ved at disse indføres i virkelig arbejdende Skibe og derved kommer ud over Forsøgs- eller Demonstrationsstadiet.

## Dampskibs-Navigatører.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Som Svar paa Kaptajn P. Hedegaards Artikel i *Dansk Sofartstidende* Nr. 70, af 12. September 1911, maa jeg maaske bemærke, at naar Hr. H. fuldt ud kan slutte sig til den Anskuelse, at vore Sejlskibe fører det danske Flag rundt til mange Lande med Hæder og tillige nævner Eksempler paa den Orden og Akkuratesse, der ogsaa findes i Dampskibene, og deri ser et afgørende Bevis paa Befalingsmændenes Dygtighed, saa man Hr. H. ogsaa indrømme, at i al Fald paa de Punkter har den gamle Uddannelsesmaade bestaaet sin Prove til de interesserede

Parters Tilfredshed. Naar Hr. H. endvidere siger, at der ingen Tvivl er om, at de Unge kan lære meget i Sejlskibene, som er nyttigt og godt for deres fremtidige Virksomhed, saa undrer det mig, at han i sin første Artikel kan sige, at den nuværende Uddannelsesmetode ikke kan fremme Evnerne og Energien. I vore almindelige Sejlskibe læres Orden, Akkuratesse og mere Sømandsskab, eller netop de Egenskaber der er de vigtigste for de unge Mennesker, og som bidrager til at give vor Stand det gode Ry, den nyder i Udlandet. Formaar Skoleskibene mere i den Retning? Jeg tror ikke, at de store Fristelser, som Hr. H. mener, at de unge Mennesker er udsat for ved at uddannes i Sejlskibe, har været en medvirkende Aarsag til, at der er indført saa mange Skoleskibe; det kommer snarere af, at naar en Nation ikke har det bedste, saa maa den gribe til det næstbedste. Selv Dampskibsførere er enige om, at for Befalingsmænd gaar Vejen til Dampskibene gennem Sejlskibene, og den Nation, der ikke har Sejlskibe nok til at kunne faa sine Befalingsmænd uddannet i dem, maa gaa til Anskaffelse af Skoleskibe. De fleste fremmede Lande har deres Kystfartseksamen, eller en lettere Eksamen for Forere af mindre Skibe, men dette gælder ikke for Befalingsmændene i de danske Skonerter eller fremastede Skonerter, de har samme teoretiske Uddannelse som Befalingsmændene i de store Skibe, ja maaske endogsaa som dem i Skoleskibene.

I min foregaaende Artikel har jeg ikke nævnet, at den Forberedelse, som for Tiden bydes Navigatorerne, er tilfredsstillende, men ser man hen til, hvor meget af det læste, der bliver benyttet, og hvor lidt der i Grunden bliver tilbage deraf hos de fleste af os, en kort Tid efter at Eksamen er bestaaet, saa kunde det nok se ud til, at Forberedelsen er mere end tilstrækkelig, i al Fald til Sejlskibene. Hvorvidt det derfor vil blive nødvendigt at uddanne to Klasser af Navigatorer, som Hr. H. mener, maa jo bero paa, om Dampskibsfart stiller større Krav til en Navigator end Sejlskibsfart. Jeg vil for mit Vedkommende foreløbig lade dette Spørgsmaal være ubesvaret, men jeg er overbevist om, at intel Maal af Viden og Dannelse kan erstatte en Dampskibs-Navigator det, han skal lære i Sejlskibene, nemlig at blive en dygtig praktisk Sømand under alle Forhold. Det undrer mig, at Hr. H. saa haardt nok holder paa en særlig Dannelse for Dampskibs-Navigatører, som om de danske Sejlskibs-Navigatører stod paa et lavere Dannelsesstrin. Jeg tror, at Hr. H. i mange Retninger har en sorgelig og fejl Opfattelse af Sejlskibs-Navigatørerne; og hvor linder han i Grunden nu til Dags Grænsen mellem Sejl- og Dampskibs-Navigatører? Forholdene fører jo med sig, at mange Navigatorer snart farer med Sejl- og snart med Dampskibe.

Hr. H.'s Udtalelser om, at mine Meningsfæller har forhalet en lidssvarende Ordning af Navigationsundervisningen, om min Skrivemaade, og om at min Fremstilling er stærkt farvet af Sympati for det bestaaende o. s. v., vil jeg ikke komme nærmere ind paa, da jeg nærmest anser den Slags Udtalelser som Diskussionskneb. Derimod kunde det være ret interessant at faa oplyst, hvad Hr. H. bygger den Anskuelse paa, at jeg næppe ynder Dampskibs-Navigatører. Er da det at gaa over i Dampskibsfart ensbetydende med at blive højt hævet over andre og det at forblive i Sejlskibene noget meget ringere? Saaledes har det maaske været før, og saadan vil det maaske blive igen, hvis Hr. H.'s Klassesystem blev indført, eller hvis Skoleskibsuddannelsen bliver den dominerende, men saaledes er det heldigvis ikke nu for Tiden, og jeg kan fortælle Hr. H., at jeg har mange Venner, som jeg sætter megen Pris paa, mellem Dampskibsbefalingsmændene.

Jeg antager ikke, at Hr. H. nu er i Tvivl om mit Standpunkt i denne Sag. Forholdene tillader mig nemlig ikke at inklade mig i en vidtløftig Diskussion, men hvis andre Standsfæller vil fremsætte deres Mening om Sagen, vil det være mig kært.

J. Carl Albertsen.

## Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte's Maanedskort.

Den almindelige Fordeling af Lufttryk og Vindforhold adskiller sig ikke væsentlig fra Forholdene i Januar Maaned.

**Kystvinde.** Den evropæisk-afrikanske Side. I Februar er Vindene ved Nordevropas Kyster meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke; dette gælder ogsaa Kyststrækningen mellem Kap Finisterre og Gibraltar. Ved Marokkos Kyst er Vinde mellem S. og SV. hyppige, og paa Madeira optræder ikke sjældent Storme mellem S. og SV. Paa de Kanariske Øer forekommer dels de fremherskende Vinde mellem NNØ. og NNV. og tillige Storme fra Retninger mellem SØ. og SV.; disse sidste kendes ofte paa et forudgaaende stærkt Barometerfald, medens stærke Stigninger af Lufttrykket lyder paa Østenvindens Genoptræden. Indtil Kap Verde forekommer ved Kysten hyppig Vinde mellem N. og NØ. Syd derfor ved Sierra Leone Kysten forekommer ofte Vindstille og nordvestlige Vinde, og tillige optræder Land- og Sobrise ret udpræget. SV. Monsunens Omraade naar imod Vest næppe længere end til Kap Palmas Længde. Fra Marokko og indtil Kamerun kan man i Februar af og til vente Harmattan, en tør, heftig og hed Landvind fra Ø. og ØNØ., som medfører usigtbart Vejr og et udstrakt Støvfall over den Del af Havet, som ligger Vest for Sahara. Omtrent Halvdelen af samtlige Tilfælde af Støvfall falder paa Februar Maaned, og det meget usigtbare Vejr, som Støvfaldet forårsager, særlig ved de Kanariske Øer, har ofte givet Anledning til Forlis. Saa snart Vinden (Passaten) genantager Retningen N. eller NNØ. ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Vindstille Bæltet mellem begge Passaterne er i Februar selv i Nærheden af den afrikanske Kyst forholdsvis meget smalt. Hyppigheden for Vindstille paa det aabne Hav er endnu under 10 pCt.

**Den amerikanske Side.** Paa de højere Bredder er Fralandsvinde i afgjort Overvægt. Vinterstormene paa de forenede Staters Atlanterhavskyst begynder Nord for Kap Hatteras som oftest fra SØ. med faldende Barometer og Regn; senere gaar Vinden næsten lige saa ofte gennem NØ. som gennem SV. om til NV., og i Stedet for Regn falder der ofte Sne. Med NV. klarer Himlen op, og Vejret bliver i nogen Tid stadigt. Naar man ser bort fra Snefaldet, har Vejret denne Karakter helt ned til Bermuda Øerne. I Meksiko Bugten forekommer »Northers« nu sjældnere, hyorimod SØ. Vinde optræder meget hyppigt. Ved hele Mellemamerikas og Vennezuels Atlanterhavskyst og paa Antillerne blæser NØ. Passaten.

Storme er endnu i Februar næsten lige saa hyppige som i Januar. Den gennemsnitlige Stormhyppighed paa Damperruterne paa de højere Bredder tillægger ogsaa nu fra Øst henimod Vest til Midten af Oceanet, men aflægger igen herfra betydeligt over imod det amerikanske Fastland. Maksimum for Stormhyppighed (37 pCt.) ligger paa 40°—45° N. Br., 40°—45° V. Lgd. Det er værd at lægge Mærke til den Forskel, der er i Stormhyppigheden mellem Farvandene Nord for Golfstrømmen (10—20 pCt.) og Golfstrømmen selv samt Farvandene Syd for denne, hvor Procenttallet varierer mellem 23 og 29 pCt.

**Taaage.** Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefattige Maaneder, til Dels vel fordi Golfstrømmens Vandtemperatur nu er betydelig lavere end om Sommeren og ikke saa meget forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne, men dog særlig fordi kolde NV. Vinde optræder hyppigere end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt., noget, saaledes navnlig over Grundene paa den amerikanske Side.

Is. Drivisen er i Februar som oftest under en

temmelig rask Fremrykning imod S. og SØ., dog ligger Drivisens Februar Grænse gennemsnitlig endnu 100 Sm. Nord for Damperruterne til New York, medens Marts Grænsen derimod allerede ligger meget nær ved Ruten for de udgaaende Dampere.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 18. Januar, at der ikke siden December Maaned er rapporteret Is fra Egnene om Belle Isle Strædet.

Fra de forenede Damperruter er der endnu siden Januar Kortets Fremkomst rapporteret enkelte Isbjerger.

## Fragtmarkedet.

I den sidst forløbne Uge er Kulfragterne, høje som de var i Forvejen, gaaet yderligere i Vejret, særlig til Middelhavet, i hvilken Retning Begæret efter Tonnage var ganske overordentlig stort, men ogsaa Østersøen, Biskaya Bugten og Sydamerika var gode Aftagere. Der betales sidst 12/9 à 13/ fra Cardiff til Genua eller Savona, Frcs. 13¼ Alger, 13½ Marseille, 12/ Piraus, 11/ Port Said, medens der fra Tynen eller Blyth opnaaedes indtil 12/6 Genua, 12/ Catania, 14/ Porto Vecchio, 10/6 Oporto, 8/ Bayonne. Dette er ganske fortrinlige Rater, selv naar man tager Hensyn til, at Bunkerullene er dyre og Ekspeditionerne ikke altid gode. I Genua er der saaledes al Udsigt til at komme til at ligge nogle Dage paa Torn. Med Hensyn til den truende Kulstrejke i England foreligger der intet egentlig nyt, men den almindelige Mening er, at Strejken vil blive afværget, selv om det først bliver i yderste Øjeblik. Imidlertid hersker der et utroligt Liv i Kulhandelen, og alle Dispositioner bærer Præget af Uro. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, da har U. S. for prompt Lastning udviklet sig yderligere i Redernes Favør; Tønen er stram paa Grund af Knaphed paa Tonnage, og Februar Dampere har erholdt glimrende Rater, f. Eks. 8/3 Dødvægt Timecharter (6,000—7,000 Tons Baade), Tilbagelevering Evropa, 3/ pr. Qr. Korn fra nordlig U. S. Havn til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 19/ Netto Charter New Orleans/Danmark (tre Havne), 55/ à 60/ for Bomuld fra Golfen til Liverpool eller Bremen. Til Sammenligning skal anføres, at i Aaret 1900 var 65/ Rekoratrat for sidstnævnte Basis. Mange andre fine Befragtinger fandt Sted i Ugens Løb, men det bliver for vidtløftigt at gaa i Detaljer. Fra La Plata udfoldes igen en Kende mere Liv for Marts—Juni Lastning paa Basis af c. 17/ fra San Lorenzo Grænsen pr. April. Kulfragterne udefter er efterhaanden kommet op paa den udmærkede Højde af 24/ à 24/6 fra Cardiff, medens 25/ siges at være betalt fra Grangemouth. Østersøen er meget stille pr. prompt, men Tonnage er ogsaa knap, og hvad senere Terminer angaar, noteres der en Mængde Laster, hvorimod der intet forlyder om Afslutninger. Rederne holder aabenbart ud for særdeles høje Fragter. Af Befragtinger i Ugens Løb henviser vi til følgende:

Østen. Med Bonner fra Vladivostok stultedes til 32/6 U. K./Kont./Kjøbenhavn eller Stettin pr. Januar—Februar. — Filippinerne (to Havne)/ U. S. (to Havne) 35/6 pr. Marts. — Java betalte for Sukker i Sække 32/6 til Marseille/U. K./Kont., 33/6 St. Nazaire pr. Februar. — Ris Saigon/Frankrig (to Havne) 31/6 pr. Februar. — Birma/Weser 30/6, 28/ O. C., pr. Februar. — Bombay/U. K./Kont. 24/6 (én Havn), 25/6 (to Havne), Dødvægt Basis pr. Februar. — Fra Kurrachee stultedes efter almindelig Skala til U. K./Kont. 19/6 à 19/9 (én Havn), 20/ à 20/6 (to Havne), pr. Februar—Marts »nett terms«.

Sortehavet etc. Odessa/Rotterdam 10/. Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 10/3, Hamburg 11/6. Bulgarien/Antwerpen eller Rotterdam 10/6, N. C. eller »any« (Fortsættes Side 71.)



Der er 6; m Vand over Vraget. En vandret strikhet Spirtonde er udlagt i 9, m Vand 10 m V. fra Vraget. 40° 39' 45" N. Br. 74° 00' 50" V. Lgd.

## VII. Syd-Amerikas Ø- og V.-Kyst.

**288. Undervandsklokke-tonde inddraget.** Rio de Janeiro, Brasilien. Undervandsklokke-tonden, som til Forsøg var udlagt S. for Fort Lage, ved Indløbet til Rio de Janeiro, er permanent inddraget. 22° 56' S. Br. 43° 08' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2340. Kjøbenhavn 1909.)

**289. Anduvningsstønde ombyttet med Lystønde.** South Channel. Paranagua Bay. Den røde, spidse Anduvningsstønde, der ligger 3/4 Kbl S. 35° Ø. fra Conxas Point Fyr, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek. Conxas Point Fyr: 25° 32' S. Br. 48° 18' V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**300. Oplysning om Fyr. S. Caterina, Gaeta, Italien V.-Kyst.** Fyret paa S. Caterina Taurn, Gaeta, er et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 40 Sek., Blink 6 Sek., Mørke 4 Sek., Blink 6 Sek., Mørke 24 Sek. 41° 12' 26" N. Br. 13° 35' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 979. Kjøbenhavn 1911.)

**301. Fyr forandres.** Licata, Sicilien S.-Kyst. Den 1ste Februar 1912 forandres det grønne, faste Fyr paa Ø.-Molens Hoved ved Licata Havn til et grønt Fyr med En-Formørkelses hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. I øvrigt uforandret. Licata: 37° 06' N. Br. 13° 56' Ø. Lgd.

**302. Fyr forandres.** Marsala, Sicilien V.-Kyst. Den 1ste Februar 1912 forandres Marsala Fyr til at vise hvidt Lys med To-Blink hver 20 Sek., fast Lys 13, Sek., Blus 1, Sek., til Dels formørket 3, Sek., Blus 1, Sek. 37° 09' N. Br. 12° 26' 15" Ø. Lgd.

**303. Fyr tændes.** S. Leonardo, Pantelleria N.-Kyst. Den 1ste Februar 1912 tændes paa S. Leonardo Fyr, N.-Mysten af Øen Pantelleria, et hvidt Fyr med En-Formørkelses hver 10 Sek., Lys 7, Sek., Mørke 2, Sek. Synsvide: 10 Sm. Fyrets nøjagtige Plads vil senere blive bekendtgjort. Pantelleria: 36° 49' N. Br. 12° 00' Ø. Lgd.

**304. Taagsignal forandret.** Kap Salvore Fyr, Østerrig-Ungarn. Taagsignalet ved Kap Salvore Fyr er nu forandret til Et-Stød hver 21 Sek., Stød 6 Sek., Pause 15 Sek. 45° 29' N. Br. 13° 29' Ø. Lgd.

**305. Oplysning om Fyr. Calsanta og Validora, Rovigno.** Det hvide og grønne, faste Fyr paa Calsanta Møllehoved har ingen bestemt begrænset Lysvinkler, det viser hvidt Lys mod Møllen. 45° 04' N. Br. 13° 38' Ø. Lgd. Det grønne, faste Fyr paa SV.-Kajen i Validora har ingen bestemt begrænset Lysvinkler, det viser hvidt Lys mod Land. 45° 05' N. Br. 13° 38' Ø. Lgd.

**306. Fyr forandret.** Spitzze Croce, Kolduc, Lussinpiccolo, Lussin. Spitzze Croce Fyr er forandret til et grønt Fyr med Formørkelses. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 3 Sm. 44° 33' N. Br. 14° 23' Ø. Lgd.

**307. Fyr forandret.** Spitzze Debela og Spitzze Kriz, Kanal S. Antonio, Sebenico, Spitzze Debela Fyr viser rødt Et-Lyn hver 2 Sek. 43° 48' N. Br. 15° 51' Ø. Lgd. Spitzze Kriz Fyr er nu et rødt Fyr med Formørkelses. 43° 48' N. Br. 15° 52' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1989. Kjøbenhavn 1911.)

**308. Dybde øve.** Vrag. Ergasteria (Lavron) Bay, Grækenland. Over Vraget af Dampben »Solano« 4 1/2 Kbl S. 84° Ø. fra Ø.-Enden af Møllen, er der 8; m Vand. 37° 42' N. Br. 24° 04' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 67. Kjøbenhavn 1912.)

**309. Baaker og Fyr.** Polunolschnoje-Arm, Donau Munding, Sorte Hav, Rusland. Ved Indløbet til Polunolschnoje-Arm, Otschakov-Arm, staar paa den høire Bred 2 Ledebaaker, fra Forbaaken vises et rødt, fast Fyr, fra Bagbaaken et hvidt, fast Fyr; de er overet i S. 30 Ø. Paa venstre Side af Indløbet ligger en sort Lystønde, der viser rødt, fast Fyr. 45° 27' N. Br. 29° 40' Ø. Lgd.

**310. Fyr tændt.** Temrink, Azovske Hav. Paa Ø.-Molens Hoved ved Temrink er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser 90° paa hver Side af Mølleakseus Forlængelse. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 2 Sm. 45° 20' N. Br. 37° 25' Ø. Lgd.

**311. Havnearbejder.** Port Said, Ægypten. Den V.-lige Bolgebylder ved Port Said skal forlænges c. 12 Kbl i N. 33° Ø. Lystønden, der viser grønt Et-Blink, og som ligger ud for det overskyldede Hoved af Holgebryderen, vil blive flyttet ud ad efterhaanden som Arbejderne skrider frem. Port Said høje Fyr: 31° 15' N. Br. 32° 18' Ø. Lgd.

## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet er udkommet og udleveres gratis:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Den Danske Lods, 7de Udgave 1910.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 3 til Den Danske Havne-Lods, 6te Udgave 1909.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Fortegnelse over Fyr- og Taagsignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Blande. 1911.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 3 til Fortegnelse over Sommerker i de Danske Forvande. 1909.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Den Islandske Lods, 3die Udgave 1911.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 3 til Den Færøske Lods, 3die Udgave 1907.

Samlige Forandringer er sluttede den 1ste Januar 1912.

Paa Søkort-Arkivet forhandles:

Haandbog for Søværnet for 1912, sluttede den 1ste Januar 1912. Udgrivet ved Marineministeriet-Foranstaltning. Pris: 50 Øre.

## A.

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

**284. Vrag uskadeliggjort.** Lønstrup V. Jyllands V.-Kyst, Nordse. Vraget af Galeasen, der var sunket ud for Lønstrup, 1 Sm fra Land, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 7; m. Lønstrup: 57° 28' N. Br. 9° 48' Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 2503. Kjøbenhavn 1911.)

**285. Puller fundet.** Sejers SV. Kattegat. Ved Opmaalningen i 1911 er der SV. for Sejers fundet følgende Puller: 1) 9, m Vand paa 55° 53' 12" N. Br. 10° 59' 57" Ø. Lgd. 2) 9, m Vand paa 55° 53' 07" N. Br. 11° 00' 12" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 211 og 227.)

**286. Fyrskibes inddraget.** Flintereuden, Sundet. Marineministeriet meddeler, at Fyrskibene i Flintereuden er inddraget paa Grund af Is.

**287. Lystønder inddraget for Is.** Sundet. Paa Grund af Isforholdene er følgende Lystønder i Sundet inddraget: 1) »Middelgrund S.« 55° 39' (57") N. Br. 12° 40' (53") Ø. Lgd. En Vager med sort Stage er udlagt paa Lystøndens Plads. 2) »Saltholm-Flak NØ.« 55° 41' (55") N. Br. 12° 51' (00") Ø. Lgd. 3) »Nordre-Rose«, 55° 37' (56") N. Br. 12° 41' (42") Ø. Lgd. 4) »Nordre-Flinte 55° 37' (51") N. Br. 12° 51' (42") Ø. Lgd.

**288. Sommerker inddraget for Vinteren.** Nakskov-Fjord, Store-Bælt. I Nakskov-Fjord er efternavnte Stager med Ballon: Skallehoved SV, Kuddeholm V., Bardeholm NØ og Trollholm V., inddraget for Vinteren. Skallehoved S.-Punt: 54° 50' N. Br. 11° 05' Ø. Lgd.

**289. Puller rapporteret.** Ny-Løb, Grønsum, Østersøen. I følge Meddelelse fra Grønsum Løseri er der fundet Puller med 3, m a 3; m Vand i Ny-Løb, i Midten af Hørhølle-Punt S.-lige Ledefyrline. Hørhølle-Punt: 54° 53' N. Br. 12° 09' Ø. Lgd. (Kort Nr. 139 og 228. Danske Lods, Side 441.)

**290. Fyr forandres.** Ore-Hoved, Smaalands-Farvandet. Den 10de Februar 1912 forandres Ore-Hoved Fyr til at vise Lys med En-Formørkelses hver 5 Sek., Lys c. 3 Sek., Mørke c. 2 Sek., samt indføres Lysevnen til 15, 11 og 9 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. I øvrigt uforandret. Naar Fyraparatet kommer i Uorden, vil Fyret midlertidigt vise fast Lys med ringere Lysevne. 54° 57' 37" N. Br. 11° 51' 21" Ø. Lgd. (Kort Nr. 112, 139, 157, 160, 162 og 185. Danske Lods, Side 560. Fyr-Fort., Nr. 492.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2810. Kjøbenhavn 1911.)

**291. Fyr midlertidigt slukket.** Stenbøge, Bøgestrom, Smaalands-Farvandet. Stenbøge Fyr er slukket. Det vil blive tændt, saa snart Isforholdene tillader det. 55° 06' 24" N. Br. 12° 13' 23" Ø. Lgd.

**292. Ledefyr tændes.** Judge Bergs Hill, St. Thomas Havn. St. Thomas. Dansk Vest-

indtæn. Den 1ste Februar 1912 tændes Judge Bergs Hill røde, faste Ledelyr. Baglyret staar 380 m. N. 64° V. fra Kjærs Taarn. Flammens Højde: 92 m. Forlyret staar 137 m. c. S. 14° Ø. fra Baglyret. Flammens Højde: 60 m. Fyrene lysor kraftig e. 30 paa hver Side af Ledelyret. Linten, hvorfra Lyset hurtigt afløser til begge Sider. Fyrens Synsvide og Lyseene er 10 Sm. Da vises fra hvide, 2 m høje Trehuse. Holdt overet i c. N. 14° V. leder de fri. Ø. om Seorion Rock og V. om Ruppel Rock ind i St. Thomas Havn. Havnen: 180 20' N. Br. 64° 55' V. Lgd. (Kort Nr. 218. Fyr-Port. Nr. 609 A. a og b.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2298. Kjøbenhavn 1911.)

## B.

## I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**273. Tønder inddraget for Is.** Sverig. Følgende Tønder er inddraget for Is: 1) »Pindhøtan« Lystønde Sundet. 55° 45' N. Br. 12° 51' Ø. Lgd. 2) »Lystad« Lystønde. Skænes S.-Kyst. 55° 24' N. Br. 13° 49' Ø. Lgd. 3) »Ahus« Klokketønde, Skænes Ø.-Kyst. 55° 51' N. Br. 14° 24' Ø. Lgd. 4) »Olands Norra Grund« Lystønde. 57° 28' N. Br. 17° 09' Ø. Lgd.

**274. Skydøvelser.** Stockholm Skærgeard. Naar der i 1912 finder Skydning med Kanoner Sted fra Fæstningene Vaxholm og Oscar-Fredrikshørg, vises fra Skydepladsen: 2 røde Kugler (den ene over den anden) eller 2 røde Kugletænder (ligeledes).

Ved Skydning paa Trillhavet og i V. Sæxarfarten vises fra Sigrinmasten paa Tjsterø: 1 rødt Flag eller 2 grønne Kugletænder (den ene over den anden). Tjsterø: 59° 26' N. Br. 18° 24' Ø. Lgd.

**275. Oplysning om Fyr.** Nærgø. Første Fugt. Rusland. Nærgø Fyr viser hvidt El-Blink hver 20 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 15 Sek. Naar »Revelsten« Fyrskib ikke er paa Station, vises Fyret hvidt og rødt Blink. 59° 36' N. Br. 24° 32' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

**276. »Revelsten« Fyrskib inddraget.** Finske Bugt. »Revelsten« Fyrskib er inddraget og Nærgø Fyr viser som følge heraf hvidt og rødt Blink. Fyrskibet: 59° 43' N. Br. 24° 44' Ø. Lgd.

**277. Vraglystønde atter i Orden og midlertidig ombyttet.** Adlergrund. Tyskland. Lystønden ved Vraget af Dammeren »Nord« er atter i Orden, men den er paa Grund af Is ombyttet med en grøn Spiritønde med S-lig Topbetegnelse. 54° 47' N. Br. 14° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1533. Kjøbenhavn 1911.)

**278. Afmærkning inddraget.** Svamünde N. De 4 flyvende Slæger, der var udlagt ved det uskadeliggjorte Vrag af Kultoren »Xantow«, er inddraget. 54° 07' 58" N. Br. 14° 14' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2871. Kjøbenhavn 1911.)

**279. Sømærker ombyttet med Vintersømærker.** Fyr tænkt. Sæsnitz. Sømærkene ud for Sæsnitz Havn er ombyttet med Vintersømærker. Saa længe Lys- og Klokketønden ikke ligger ude, vises der fra en Mast 5. 300 m. N. for V.-Molohovedet, et rødt Fyr med To-Formkørsel, som holdt overet med Fyret paa V.-Molen leder e. 65 m. fri V. om Hovedet af den under Forlængelse værende Ø-Mole. Det lysor fra S. 31° Ø. gennem S. til S. 43° V. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 6 Sm. Fyret, der er tænkt til Forsøg, brænder saa længe det er mørkt. Det paaTændes kun at lade det brænde for Fejervær. Uregelmæssighed er ikke udelukket. 54° 30' 46" N. Br. 13° 38' 29" Ø. Lgd.

**280. Ombytning af Fyrskib opst. Fyrskib inddraget for Is.** Jasmund. Taagesignal gives. Stubbekammer. Ombytningen af Fyrskibet »Jasmund« med det nye Fyrskib er opst. Ombytningen vil sandsynligvis finde Sted i den første Halvdel af Februar 1912. Fyrskibet er inddraget paa Grund af Is, hvorfor Taagesignal gives ved Stubbekammer. 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2818. Kjøbenhavn 1911.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**261. Vrag rapporteret.** Nordsøen. Forretten af Dammeren »Eos« rapporteret, at han den 21de Januar 1912 har passeret en oprøstaaende, umålt Mast af et mindre Farløj paa 53° 10' N. Br. 3° 16' Ø. Lgd. Masten var e. 4 m over Vandet.

**282. Oplysning om Fyr og Fyrskibe.** Elken og Weser. Tyskland. Fyrskibet »Elbe V.« (Gustav Heinrich), der er beskadiget af Is, er midlertidig ombyttet med Keserølyskibet »Nep-tun«, som viser et hvidt, fast Fyr fra Storøppen og et rødt, fast Fyr fra den ægteske Top. e. 4 m højere over Vandet end det hvide Fyr. 53° 56' 38" N. Br. 8° 39' 55" Ø. Lgd.

Ledelyrene ved Indløbet til Oslo, Elben, er slukket paa Grund af Is. 53° 30' N. Br. 9° 00' Ø. Lgd.

Fyrskibet »Brennen«, Weser, er inddraget for Is. 53° 48' 06" N. Br. 8° 08' 50" Ø. Lgd.

**283. Undervaadssignal midlertidig ophørt.** »Borknariff« Fyrskib. Undervaadsklokken paa »Borknariff« Fyrskib er inddraget til Reparation. 53° 46' N. Br. 6° 04' Ø. Lgd.

**284. Ombytning af Anduvningsstønde opst.** Noordostigal. Zeegat van Terschelling. Hol-land. Paa Grund af Isforholdene vil Ombytningen af Noordgrunden Anduvningsstønde med Lystønden først finde Sted senere, sandsynligvis i Februar 1912. 53° 26' N. Br. 5° 07' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2850. Kjøbenhavn 1911.)

**285. Ledelyr tænkt.** Falga N. Zeegat van Terel. De 2 hvide, faste Fyr N. for Falga, som leder over Schulpengat Barre, naar Almærkningen er upaahdelig, er tænkt. Schulpengat: 52° 57' N. Br. 4° 42' Ø. Lgd.

**286. Undervaadsklokke permanent.** Galais. Frankrig. Undervaadsklokken ved Yler-onden af G.-Molen ved Galais er nu permanent. 50° 58' 21" N. Br. 1° 50' 29" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1237. Kjøbenhavn 1910.)

**287. Lys- og Klokketønde inddraget.** Barrow Deep. Themsen. England. Lys- og Klokketønden, som til Forsøg var udlagt e. 2 Kl. N. 19° Ø. fra »Barrow« Lys- og Klokketønde (Nr. 1) er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1111. Kjøbenhavn 1911.)

**288. Vrag, Hull Road. River Hamber.** Dammeren »Bayardos« er sunket 5. Kl. S. 22° Ø. fra Hvitrulle Tower, Alexandra Dak og S. 74° Ø. fra Holy Trinity Kirke. Vraget skal passeres med Haugson Fart. 53° 44' N. Br. 0° 17' V. Lgd.

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

**289. Oplysning om Vrag.** Cap d'Alprech. Boulagne. Frankrig. Vraget af Fiskerifartøjet »Fulton« ligger i Nærheden af Cap d'Alprech. Sprødet er 2. m over Vandet ved Lavvande. 50° 41' 50" N. Br. 1° 30' 55" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2986. Kjøbenhavn 1911.)

**290. Mole ombygget og midlertidig etmærket.** Oustreram. Den krumme Del af Ø.-Molen ved Oustreram Havn er nedrevet i en Længde af 200 m fra Indenden af Molen og erstattet af en lige Mole, der gaar i Forlængelsen af den resterende Del af Ø.-Molen. Grunden af den nedrevne Mole er farlig for Skibsfarten. Den er saa vel ved Yderenden som ved Indenden afmærket med et rødt, fast Fyr og paa Midten med et sort Dagmærke, hvorfra der ligeledes vises et rødt, fast Fyr. 49° 17' N. Br. 0° 15' V. Lgd.

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

**291. Tønde flyttet.** Bassin d'Arcahon. Frankrig. Paa Grund af Farvandsforandringer i Passe extérieure du bassin d'Arcahon er sort Spiritønde Nr. 1 med Cylinder flyttet e. 1200 m SSO. i og ligger paa 44° 32' 30" N. Br. 1° 17' 44" V. Lgd. Anduvningsstønden og Tønde Nr. 2 skal flyttes i en nær Fremtid.

**292. Farvand forandret.** Gacheu Barre. Portugisisk Guinea. Afrika. Ifølge Indberetning fra flere Skibsførere har Gacheu Barre forandret sig. Skibsførere tilrådes at tage Lods ved Cabo (Cabo). Lodsstationen: 11° 49' N. Br. 16° 21' V. Lgd.

**293. Taagesignal opstillet.** Verde Point Fyr. Placentia Bay. Newfoundland S.-Kyst. Ved Verde Point Fyr gives nu Taagesignal med Diaphon. Et-Sted hver 94 Sek., Stød 4 Sek., Pause 90 Sek. 47° 14' 11" N. Br. 54° 00' 40" V. Lgd.

**294. Fyr tændes.** Friar Head Boat Harbour. Cape Breton Island V.-Kyst. Ved Skibsfartens Begyndelse 1912 tændes et hvidt, fast Fyr paa Klippen tæt oven for den lille Vig, der kaldes Friar Head Boat Harbour. 2½ Sm S. for Friar Head. Flammens Højde: 25 m. Synsvide: 7 Sm. 46° 29' 35" N. Br. 61° 04' 15" V. Lgd.

**295. Tønde ombygges med Klokketønde.** Grampus Rock. Mars Head. Nova Scotia S.-Kyst. Den sorte Stuntønde ud for Grampus Rock vil uden nærmere Bekendtgørelse blive ombyttet med en sort Klokketønde mærket »Grampus«. 44° 25' 35" N. Br. 63° 43' 27" V. Lgd.

**296. Fyr tænkt.** Fort Terry Harbour. Plum Island. Gardne's Bay. Long Island Sound. Forenede Stater i Nord-Amerika. Paa Yderenden af V.-Bagebryde-en ved Fort Terry Harbour er tænkt 2 røde, faste Fyr (den ene over den anden) N. 46° 30' Ø. fra Orient Point Fyr og S. 25° Ø. fra Plum Island Fyr. Flammens Højde af det underste Fyr: 6 m. 41° 10' 08" N. Br. 72° 12' 30" V. Lgd.

**297. Vrag etmærket.** Gowanus Bay. New York Upper Bay. Vraget af Bugserbuden »John Lee« er sunket N. 82° Ø. fra Robbins Reef Fyr og S. 7° Ø. fra Governors Island Fyr.

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

**312. Stormvarsel-Signaler. Madagascar.** Ved efternævnte Havne, Tamnave, Andovoranto, Vatouandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana, Fort Dauphin, Tuléar, Ambolihie, Morondava, Maintirano, Nampaha, Majunga, Analalava, Nosy Be, Diego Suarez, Volicmar, Maroantsetra og Sainte Marie vil der blive gjort følgende Signaler for, hvor Cykloner ventes at indtræffe: 1) Cylindere over 2 Kegler med Spidsen opad; Mellem Diego og Antalaha. 2) Cylindere mellem 2 Kegler med Spidsen opad; Mellem Antalaha og Sainte Marie. 3) Cylindere under 2 Kegler med Spidsen opad; Mellem Sainte Marie og Vatouandry. 4) Cylindere over 2 Kegler med Spidsen nedad; Mellem Vatouandry og Mananjary. 5) Cylindere mellem 2 Kegler med Spidsen nedad; Mellem Mananjary og Farafangana. 6) Cylindere under 2 Kegler med Spidsen nedad; Mellem Farafangana og Fort Dauphin. 7) Cylindere under 2 Kegler, den øverste med Spidsen nedad, den underste med Spidsen opad; Mellem Diego og Nosy Be. 8) Cylindere over 1 Kegel med Spidsen opad; Mellem Nosy og Be. 9) Cylindere under 1 Kegel med Spidsen opad; Mellem Majunga og Maintirano. 10) Cylindere over 1 Kegel med Spidsen nedad; Mellem Maintirano og Morondava. 11) Cylindere under 1 Kegel med Spidsen nedad; Mellem Morondava og Tuléar. 12) Cylindere over 2 Kegler, den øverste med Spidsen nedad, den underste med Spidsen opad; Mellem Tuléar og Fort Dauphin. Signalerne, der vil blive sat i Virksomhed efter nærmere Bekendtgørelse, skal vises fra Flagstængerne ved Havnen.

**313. Fyr sætligt. Cap d'Amre og Cap Miné. Apochas de Diego Suarez.** Cap d'Amre Fyr, 11° 57' 20" S. Br. 49° 17' 00" Ø. Led. og Cap Miné Fyr, 12° 13' 55" S. Br. 49° 22' 40" Ø. Led. er udelagt af en Cydon. De vil blive erstattet af Fyr med samme Karakter som de udelagte Fyr.

**314. Tønde borttaget. Vohemar. Madagascar Ø.-Kyst.** Den røde Tønde, som ligger paa det Sted, hvor Løbet deles sig, og hvorfra Skibe, for Indgaaende til Vohemar Red, skal styre efter Baake Nr. 1, er borttaget. Vohemar: 13° 21' S. Br. 50° 01' Ø. Led.

## X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**315. Oplysning om Fyr og Almærkning. Kuantan River. Malacca Ø.-Kyst.** Ved Indløbet til Kuantan River er sket følgende Forandringer: 1) Paa NØ-Siden af Kuantan, som fører til Indløbet af Floden, er tændt et rødt, fast Fyr, 16° Kbl S. 15° Ø. fra Observationsstedet og S. 44° V. fra Yderenden af Tanjong Temiling. 3° 48' N. Br. 103° 20' Ø. Led. 2) De hvide, faste Ledefyr er flyttet. Forlyret er flyttet 5° Kbl N. 20° Ø. i og staar 7° Kbl S. 27° V. fra Observationsstedet. Flammens Højde: 5 m. Baglyret slaar e. 110 m N. 36° V. fra Forlyret. Fyrene brænder hele Aaret rundt og flyttes eftersom Løbet forandrer sig. 3) Tidvandslystene staar paa N.-Siden af Floden, 2; Kbl N. 43° V. fra Observationsstedet. 4) Spidslunden, 18° Kbl S. 28° Ø. fra Observationsstedet, er indtaget. 5) Baakon, 13½ Kbl S. 19° Ø. fra Observationsstedet er nedlagt.

**316. Grund fundet. Almærkning forandret. Java N.-Kyst.** 1) Dvylterne ved Øen Onrust er e. 2 m mindre end angivet i de hollandske Kort Nr. 87, 78, 79 og 68. 2) Paa 6° 01' 26" S. Br., 106° 43' 50" Ø. Led. er Dylden 5,2 m. 3) Paa 6° 01' 58" S. Br. 106° 43' 44" Ø. Led. er Dylden 6,2 m. 4) Den sorte Slumpønde med afkortet Kegel, der ligger for Revet omkring Øen Kuiper er flyttet N. i og ligger nu i ¼ m Vand paa 6° 02' 32" S. Br. 106° 44' 22" Ø. Led. En Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og som til Forsøg var udlagt ved sidstnævnte Tønde, er flyttet til S.-Kant af Purmerend Rev. 6° 02' 47" S. Br. 106° 45' 00" Ø. Led. 5) En Lystønde, der viser hvidt Blink, og som til Forsøg var udlagt ved Neerstuk Rev er flyttet til 6° 03' 57" S. Br. 106° 52' 43" Ø. Led. NØ for Dordt Rev. 6) S. for Revet omkring Øen Kuiper er i 7,2 m Vand udlagt en hvid Spidsstønde med Ballon. 6° 02' 41" S. Br. 106° 44' 16" Ø. Led.

## Bekendtgørelser m. m.

**317. Blokaadebestemmelser for det Røde Hav. Italien.** Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den italienske Regering erklæret effektiv Blokade fra den 24de Januar 1912 for den tyrkiske Kyststrækning i det Røde Hav fra Ras Isa paa 15° 11' N. Br., N. for Hodeida, til Ras-Goulinac paa 14° 30' N. Br., S. for Hodeida.

**318. Fortsættelse af Forsøg med Nat-Stormvarsel-Signaler. Tyskland.** Forsøgene med de nye Nat-Stormvarsel-Signaler ved de tyske Kyster, der skulde have ophørt ved Udgangen af 1911, vil blive fortsatte til Udgangen af 1912. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 859. Kjøbenhavn 1911.)

**319. Karantænebestemmelser.** Danmark. — Tunis er erklæret kolerafri.

11/ Hamburg 11/6. Varna, Bourgas, Balthiik/Antwerpen 10/9 (én Havn), 10/10½. (to Havne), 11/ (tre Lastepladser). — All for prompt Afskibning.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø Aleksandria/Hull 9/9, London 10/3. Saloniki/Bristol 10/ Lumpsumbasis. Sicilien (én Plads)/Marseille Fres. 7¾. Bordeaux Fres. 13. Karthage/Middlesbro 7/. La Golette/Tyne. Middlesbro eller West Hartlepool 9/4½ f. l. Huelva/Charleston 13/. Savannah 12/9, f. d., Decido/Cardiff 5/7½. Bilbao/Middlesbro 6/. Alt pr. prompt Afskibning.

Nordamerika. New York/Brasilien (to Havne) 31 C. pr. Marts. — Portland (Me)/Avonmouth 3/ pr. Qr. tungt Korn pr. Februar. — Filadelfia eller Baltimore/U. K. Kont. (udsøgt Havn) 3/ pr. Qr. pr. Marts. — Norfolk/Liverpool eller Bremen 40/ for Bomuld, prompt. — New Orleans/Danmark (tre Havne) 19/ netto Charter pr. Februar. — Savannah/Liverpool eller Bremen 45/ (én Havn), 46/3 (begge Havne) pr. Februar. — Pensacola/Holland og Grangemouth 105/ pr. Februar. — Tømmer Golfen/Dunkerque 112/6 pr. Februar. Genua 120/, Livorno 122/6, pr. Marts.

Sydamerika. Fra San Lorenzo/U. K. Kont. 16/9 à 17/ O. C. pr. April—Maj, 17/9 O. C. pr. Maj—Juni. — Buenos Aires eller La Plata/U. K. Kont. 16/ O. C. pr. Maj. — Colastine/U. K. Kont. 17/6 O. C. for Korn pr. Februar. 6 d. mindre direkte Havn.

Østersøen. Liban eller Windau e. 10½ d. Havrebasis London, 10 d. Rotterdam, Mk. 13 pr. 2.000 Ko. Havre til Bremen. For Hør fra Windau noteres Fres. 17 Ghent, 18 Dunkerque, og for D./B. Fres. 28—29 Antwerpen, 30—31 Calais, 32 Ronen, Mk. 21—22 pr. Favn Pulpwood til Sarpsborg.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth sluttedes

bl. a. Stettin 6/3 (2.100), Hamburg 4/9 (2.200), Rotterdam 3/10½ (1.450), Bordeaux 6/9 (3.000—4.000), Lissabon 8/3 (2.300), Algier 9/6 (1.750), Palma 9/6 (1.250), Marseille 11/ (1.500), Genua 10/6 (10.000), 11/9 (4.000), Neapel 11/1 (2.000), Konstantinopel 11/9 (4.500), Port Said 10/6 (6.000). — Dunston/Stockholm 10/ (1.200). — Firth of Forth/Kiel 6/6 (1.800), Aalborg 6/ (1.150), Kolding 6/3 (1.400), Kristiania 6/ (1.500). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: Hamburg 5/6 (1.150), St. Malo 6/ (1.600), Gibraltar 9/3 (3.300), Algier Fres. 12¾ (5.000), Fres. 13¼ (2.200), Tunis Fres. 13½ (1.900), Barcelona 11/3 (1.350), Genua 12/6 (3.600), Neapel 10/9 à 11/9 (3.200), Malta 8/9 (3.500), Port Said 10/6 à 11/ (4.500), Las Palmas eller Teneriffa 10/3 (2.700), Dakar 12/ (2.900), Rio de Janeiro 19/6 (5.200), River Plate 24/ à 24/6.

## Generalforsamlinger.

## Tejassurancon Neptun

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Forretningsfører N. J. Ohlsen, aabnede Generalforsamlingen og oplæste det reviderede Regnskab, der godkendtes enstemmigt. Indtægterne blev sig til Kr. 9.260,07. Udgifterne til Kr. 3.665,23, og Overskudet til Kr. 5.594,84, hvorfra dog gaar Kr. 660,00 i forfaldne Udgifter til tre Interessenter. Restbeløbet bliver saaledes Kr. 4.934,84. Efter Fradrag af Fond, der ansættes til 4½ pCt., og Dividende (2 pCt.) bliver der Kr. 1.273,47, som tilgaar Fonden (Kr. 9.150,00). Den 31. December 1911 udgjorde Fonden ialt Kr. 10.423,47.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Forretningsfører N. J. Ohlsen, Navigationsskriver Christensen og C. Clausen („Hansigne“), genvalgte.

Revisorerne, Skibsreder R. Rasmussen og Toldbetjent H. Albertsen, genvalgte ligeledes.

Paa Forslag af Skibsfører P. Andersen vedtoges det at forhøje Kassererens Løn til 50 Øre pr. Medlem. (»Ærø Avis«.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N	betyder: Nye Kort eller Ny Kort eller Ny Udgave; r: reter, ny Udgave; t: anmerkelse; T: Tillæg.
England	
K	Sigs and abbreviations adopted in Admiralty charts. December 1911.
X	Sylsberg. — Magdalen bay to Red bay. December 1911.
R	England. South Coast. — Plymouth sound. Januar 1912.
R	United States. Virginia. — Hampton roads and Elizabeth River. December 1911.
R	Norge.
T	Fortegnelse over Norske Fyre, Taakesignaler og Redningsstationer. Januar 1912.
N	Tillæg Nr. 1 til Fortegnelse over Sejlmærker paa den norske Kyst av Januar 1911. Januar 1912.
Tyskland.	
R	Die Ostsee. Mittlerer Teil. 1:600,000. November 1911. Pris 5,00 M.
N	Gezeitenafeln für das Jahr 1913. Pris 2,00 M.
N	Österrig-Ungarn.
N	Verzeichniss der Leuchtfeuer und Semaphorestationen im Adriatischen Meere. Preisstr. Kr. 2,00.

## Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register er indberettet om 43 Dampskibe og 65 Sejlskibe — paa over 100 Brutto Reg.-Tons — som i 1911's 3dje Kvartal er udgaaet af Handelsflaaden ved Stranding etc. Af Dampskibene brændte 1, 8 gik tabt ved Kollision, 7 sank, og 27 blev Vrag ved Stranding. Deraf 38 Staal-, Jern- samt 5 Traskibe. 21 var fra England og Kolonier, 3 japanske, 2 norske, 2 svenske, ingen danske. Desuden kondemneredes og ophuggedes 30 Dampskibe af anden Grund, alle af Staal og Jern. Af Sejlskibene blev 12 forladt paa Søen, 5 kondemneredes paa Grund af Søskaade, 5 brændte, 1 gik tabt ved Kollision, 7 sank, 1 savnes, 31 blev Vrag ved Stranding. Deraf 16 Staal- og Jern- samt 49 Traskibe. Desuden kondemneredes og ophuggedes 20 Sejlskibe af anden Grund, deraf 6 af Staal og Jern samt 14 af Træ.

Til Bureau Veritas er i November Maaned 1911 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 11 amerikanske, 1 brasiliansk, 17 britiske, 3 danske, 8 franske, 1 tysk, 3 italienske, 1 japansk, 13 norske, 1 peruviansk, 1 portugisisk, 8 russiske, 8 svenske, 1 tyrkisk; ialt 77. Dampskibe: 3 amerikanske, 1 brasiliansk, 14 britiske, 2 danske, 3 tyske, 2 græske, 2 hollandske, 1 italiensk, 3 japanske, 3 norske, 2 spanske, 1 svensk, ialt 37.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 42, Kollision 3, kængret 7, forladt 5, kondemneret 4, ophugget 15, savnet 1; for Dampskibene: Stranding 12, Kollision 3, beskadiget af Ild 2, kængret 10, forladt 1, ophugget 8, savnet 1.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage følgende Skibe solgt: Den russiske 3/m. Skonnert «Strigmar II», bygget 1902, Klasse 3/3. 1. 1., c. 197 Netto Reg.-Tons, til Muremester P. Anderberg,

hvis Sou, Kaptajn P. Anderberg, skal fore Skibet. Købesummen er c. Kr. 16,500.

Den »Det ostasiatiske Kompagni«, Kjøbenhavn, tilhørende Staal-Motorskonvert »Viking«, 70 Netto Reg.-Tons, 25 H. K. »Dan« Motor, bygget Kjøbenhavn 1905, til Kaptajn R. Johansen, Århuskjøbing, 3/m. Skonnert »Argo« af Marstal, 99 Netto Reg.-Tons, bygget 1875, til Kaptajn Olander i Skillinge, for Kr. 7,000.

Galease »Anna« af Breiholz, c. 39 Netto Reg.-Tons, bygget 1894 i Tyskland, til Kaptajn N. I. Ljungfeldt, Torsø, Mjølby, for c. Kr. 7,000.

Skonnertbrig »Danmark« af Fnaborg, c. 136 Reg.-Tons, bygget 1871 i Danmark, men fuldstændigt ombygget 1901 for c. Kr. 20,000, solgt til Hr. Kaptajn K. Wiekström, Cimbrishamn. Købesummen er c. Kr. 11,500.

Skonnerten »Ella« af Esbjerg, bygget i England 1874 med Klasse 5. G. G. 1. 1. til Juli 1914, solgt til Hr. Kaptajn Joh. Andersson i Halmstad for Kr. 7,000.

Desuden er den gennem samme Firma til Bergqvara solgte 3/m. Skonnert »Equator«, bygget 1900, c. 350 Netto Reg.-Tons, i disse Dage overtaget af Køberen. Skibet er beliggende i Kalmar.

Skonnert »Peter« af Marstal, der maaler 60 Netto Reg.-Tons, er af Ejeren J. Olsen solgt til Skibsfører Marius Kock for en Købesum af Kr. 7,000. («Ero Avis».)

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Paa-gennem alle Skibshandlere og i

**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

# Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

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

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

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
bert, afg. Algier 23./1. hertil. — Algarve, Borries, ank. Lissabon  
31./1. — Alexandra, Nielsen, ank. New York 25./1. —  
Anglo Dane, Tommesen, ank. Bergen 29./1. — A. N. Hansen,  
Sørensen, ank. Riga 29./1. — Antwerpen, Madsen, afg. Port-  
land 25./1. til New York. — Arkansas, Petersen, afg. herfra  
30./1. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 31./1. — Aurora, Gome-  
sen, ank. hertil 1./2. — Beira, Lunge, afg. herfra 29./1. —  
C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Fair Hill 29./1. — Chr. Bro-  
berg, Mortensen, ank. Antwerpen 24./1. — Christian IX, Mik-  
kelsen, ank. Pillau 29./1. — Dagmar, Bøgvad, ank. Ghent 29./1.  
— Esbjerg, Straupe, afg. herfra 30./1. til Liban. — Florida,  
Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank.  
Riga 23./1. — Hellig Olay, Holst, ank. hertil 9./1. — Høgest,  
Munck, ank. Reval 27./1. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 29./1. —  
J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 28./1. til Reval. — Jolantha,  
Rasmussen, ank. Reval 26./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 28./1.  
— Kentucky, Andresen, ank. Boston 28./1. — Kiew, Jørgensen,  
ank. Riga 26./1. — Kursk, Wieneke, afg. Palermo 29./1. —  
Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, ank.  
London 29./1. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 29./1. til  
Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Rodosto 28./1. til  
Antwerpen. — Minsk, Harder, afg. Stettin 31./1. til Königsberg.  
— Moskov, Jon Jønsen, afg. Dunkerque 30./1. — Nicolai II,  
Jørgensen, ank. Smyrna 27./1. — Nordjylland, Søberg, afg.  
Tnis 30./1. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 31./1. —  
Odessa ank. Hull 4./1. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel  
30./1. til Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 15./1. til  
New York. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnethead 31./1.  
— Perm, Olsen, ank. London 29./1. — Pregel, Iversen, ank.  
hertil 28./1. — Saga, Hansen, ank. hertil 1./2. — Saratov ank.  
Hull 17./1. — Suxo, Müller, ank. Hull 26./1. — Seine, Dampf,  
ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Baltimore  
31./1. hertil. — Tiber, Petersen, ank. hertil 26./1. — Tomsk,  
Wiberg, afg. Algier 26./1. — Tyr, Thauing, ank. Windau 1./2.  
— United States, Gotsche, ank. hertil 19./12. — Viking,  
Meyer, afg. herfra 31./1. til Stettin. — Tula pass. Gibraltar 31./1.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Tyne 28./1. — Amalien-  
borg afg. Marseille 24./1. — Anna Mærsk ank. St. Nazaire  
28./1. — Brattingsborg pass. Norfolk 22./1. — Borglum  
ank. Savona 28./1. — Chassie Mærsk afg. Swansea 18./1. —  
Dansborg pass. Dungeness 28./1. — Elsborg pass. Gibraltar  
23./1. — Esrom afg. Tyne 28./1. — Flynderborg ank.  
Odense 27./1. — Fredonsborg ank. Cardiff 24./1. — Frede-  
riksborg afg. Bougie 28./1. — Guldborg ank. Kjøbenhavn  
28./1. — Gurte ank. Bourgas 24./1. — Hammerhus afg.  
Rio Janeiro 24./1. — Harrildsborg afg. Huelva 27./1. —  
Høneborg pass. Sagres 26./1. — Jelling afg. Rotterdam  
28./1. — Jømsborg pass. Portland 27./1. — Jungshoved  
afg. Narvik 17./1. — Jøgersborg afg. Cardiff 24./1. — Kal-  
lundborg ank. Seville 23./1. — Kulø afg. Tyne 27./1. —  
Klampenborg ank. Livorno 24./1. — Kronborg pass. Gi-  
braltar 28./1. — Lejre ank. Barry 22./1. — Lilleborg afg.  
Marseille 28./1. — Marselisborg ank. Gullport 26./1. — Næs-  
borg afg. Grimsby 26./1. — Peter Mærsk ank. Rouen 26./1.  
— Randsborg ank. Burntisland 29./1. — Rosenborg pass.  
Kjøbenhavn 28./1. — Silkoborg ank. Cardiff 24./1. — Skan-  
derborg pass. Gibraltar 26./1. — Skjoldborg afg. Savona  
26./1. — Skodsborg afg. Hull 16./1. — Spigerborg afg.  
Marseille 27./1. — Stegelborg pass. Oran 26./1. — Stjerne-  
borg ank. Sunderland 25./1. — Søborg pass. Sagres 27./1. —  
Taarnborg ank. Odense 26./1. — Tuborg pass. Sagres 25./1.  
— Ulfborg afg. Savona 25./1. — Uranienborg pass. Kjø-  
benhavn 28./1. — Visborg pass. Kjøbenhavn 27./1. — Vor-  
dingborg afg. Leith 27./1. — Ørkild afg. Horta 21./1.

**Ers.** Energi, Jeuseu, ank. Kolding 29./1.

**Dania.** Ely, Meiuertz, afg. Barry Dock 18./1. til Dakar. —  
Nelly, Clausen, ank. Seaham 27./1. — Fanny, Eriksen, pass.  
Algier 27./1. for Cadiz. — Lilly, Duhn, ank. Methil 30./1. —  
Dagny, Degu, afg. Almeria 24./1. til Fleetwood. — Alexy, Sø-  
rensens, afg. Sevilla 27./1. til Thorshavn. — Mary, Clausen, ank.  
Danzig 28./1.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shu-  
koff, Brandt, afg. Svendborg 28./1. til Grimsby. — Johan Siom,  
Nielsen, ank. Methil 30./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen,  
ank. Dunston 26./6. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 29./1.  
— Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kiel 25./1. — Exce-  
lence Ploske, Tannebek, ank. Pozzicoli 29./1. — Michail  
Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 25./1. — General-  
konsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 14./1. til St.

Lucia f. O. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 30./1.  
til Las Palmas f. O. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Montevideo  
21./1. — Newa, Dahl, afg. Madeira 15./1. til Milville.

**Det asiatiske Kompagni.** Arabien ank. Rotterdam 29./1.  
for udg. — Kina afg. Singapore 30./1. for udg. — Siam ank.  
Vladivostok 31./1. for hjemg. — Tranquebar pass. Perim 28./1.  
for hjemg. — Bandon afg. Pola 24./1. for hjemg. — Bintang  
ank. Cuddalore 28./1. for hjemg. — Chumpon pass. Vliessingen  
27./1. for udg. — Pagan afg. Colombo 26./1. for udg. — Sa-  
mui, afg. Bangkok 27./1. for hjemg. — Cathay afg. Port Pirie  
6./1. for hjemg. — Indien ank. Buenos Aires 11./1. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix afg. St. Thomas  
29./1. for udg. — St. Jan afg. Norre Sundby 30./1. for udg. —  
St. Thomas afg. Paramaribo 17./1. for hjemg.

**Urania.** Polarskjernen, Nielsen, afg. Mantanzas 31./1.  
— Kronprinsesse Louise, Gishson, ank. Burntisland 29./1.  
— Svend, Schmidt, afg. Newcastle 25./1. — Urania, Clausen,  
afg. Sfax 21./1.

**Nordsean.** Kronprins Frederik, Andresen, ank. St.  
Louis 24./1. — Holland, Poulsen, ank. Methil 27./1. — Eng-  
land, Andersen, afg. Burntisland 29./1. — Rusland, Bennetsen,  
ank. Methil 26./1.

**Europa.** Europa, Hansen, ank. Port Talbot 31./1. — Frank-  
rig, Friis, ank. Methil 29./1.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Faaborg  
29./1. — Alf, Clausen, ank. Methil 29./1.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Oporto 30./1. — Freja, Nielsen,  
ank. Tuborg 28./1. — Vera, Thing, ank. Methil 26./1.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 30./1. til  
Helsingør. — Skinfaxe, Faber, ligger i Aarhus. — Gulfaxe,  
Petersen, afg. Kjøbenhavn 31./1. for Rotterdam.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. West Hartlepool 25./1. til  
Marseille. — London, Bom, afg. Rotterdam 30./1. — Paris,  
Tholander, ank. Kalundborg 29./1. — Bryssel, Kaas, afg. Barry  
25./1. til Sierra Leone.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Port Talbot 17./1. til Sierra  
Leone. — Wien, Bock-Hansen, ank. Tyne 22./1. — Roma, v.  
Thun, pass. Kjøbenhavn 27./1.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen afg. Seaham 26./1. —  
Martha, Christensen, ank. Philippeville 27./1. — Elina, Rathje,  
ank. Dundee 27./1. — Therese, Pedersen, afg. Bona 27./1. —  
Harriet, Larsen, afg. Cete 31./1. — Dagny, Therkildsen, afg.  
Spezzia 31./1. — Simone, Møller, ank. Sunderland 29./1. —  
Jeanne, Olsen, afg. Swansea 24./1. — Vera, Larsen, ank. Methil  
27./1. — Daisy, Lagesen, afg. Swansea 27./1. — Annine, Leth,  
afg. Granton 31./1. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 29./1.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Graugemouth 29./1. — Helene,  
Sørensen, afg. Aarhus 29./1. — Sjølland, Svarrer, afg. London  
27./1. — Agnete, Dam, ank. Karrebæksmunde 29./1. — Hermia,  
Farup, afg. Boness 30./1. — Alice, Jørgensen, afg. Helsingør 29./1.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Riga 22./1. — Ragn-  
hild, Schultz, afg. Rotterdam 20./1. — Valborg, Hansen, ank.  
Graugemouth 30./1. — Gunhild, Hansen, ank. Methil 30./1. —  
Estrid, Hansen, ank. Blyth 30./1.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Severiue, Hansen, ank. Holtenau 24./1. — Bol-  
loua, Nielsen, ank. Brest 19./1. — Ignatz Broum, Lnd, ank.  
Fowey 25./1. — Zenitha, Jensen, ank. Helsingør 26./1. —  
Nanna, Madsen, ank. Charlestown 26./1. — Apollo, Nielsen, ank.  
Fowey 26./1. — Zampa, Wulff, ank. Kjøbenhavn 26./1. — Flora,  
Sørensen, ank. Helsingborg 26./1. — Britannia, Rasmussen,  
ank. Lissabon 28./1. — Alfredo, Petersen, ank. Gravesund 29./1.  
— Martin, Wilde, ank. Cuxhafen 25./1. — Althea, Skovgaard,  
ank. Redien 29./1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Warne-  
munde 28./1. — Emilio, Rasmussen, ank. Donarney 29./1. —  
Pallison, Jønsen, ank. Sables des Olonnes 29./1. — Lindhardt,  
Madsen, ank. Langesund 30./1.

**Era.** Era, Christensen, er den 23. f. M. prajet paa 47° N. Br.  
12° V. Lgd. styrende S. — Danmark, Nielsen, ank. Trouville  
29./1. — Rolf, Christensen, ank. Barbados 27./1. — Haabet,  
Rise, ank. Rønne 28./1. — Anna, Petersen, ank. Kristiania 28./1.  
— Kodan, Hansen, ank. Coruua 27./1. — Albertha, Kromann,  
ank. Svendborg 29./1. — Amor, Hansen, afg. Dysart 26./1. til  
Sandefjord. — Argo, Clausen, afg. Sunderland 29./1. til Tønsberg.  
— Yrsa, Hansen, ank. Halmstad 30./1.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Februar 1912. — Pendul Propelleren. —  
Dampskibs-Navigatører. — Vejrovsigt over Nordatlanttherhavet for  
Februar Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ha-  
varier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretning-  
ger. — Efterretninger for Søfarende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

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

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

### Skibsprovianteringsforretning

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

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreæklipning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kuravinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossæpladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Marine-Sugegas-Motoren

*billigste og sikreste Drivkraft.*

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

**Forlang Tilbud.**

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert



## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

## elegante Uniformshuer.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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


# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 6. Februar 1912

19. Aarg.

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØN'S**  
  
**AKVAVITTER.**

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Etabl.  
1867.

**Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**

Etabl.  
1867.

**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog »Know your own ship«.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstølners Eftf.,  
Nr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

## De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

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



**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl. - Hof- Leverandør.

Niels Juulsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre**

Køb vort aner-  
kendte Sølv Herre-  
uhr, nrk.: „Palle“  
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

Forlang Katalog.

**Palle Sørensens Eftf.**

Sølvtorvet 4. Telef. Åbro 1618 y.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Til Skibsbrug

anbefales

**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**

Depot

Havnegade 47. Telefon

4980.

**Eksportør.**

Tnars og Sletnæs Silde-eksportforening søger for Efteraaret 1912 2 gode Motorfartøjer til at sejle Sild til Tyskland. Der maa kunne indlades 3 à 400 Kasser Sild, og Fragten herfor bliver af pr. OI, som bliver udført.

Tilbud bedes sendt til Unjertegnede inden 1ste Marts dette Aar.

Alle Forespørgsler besvares pr. omgaaende.

Fisker **A. Vejlemann**, Sletnæs pr. Nakskov.

**Remington,**

eneste Skrivemaskine, der adderer og subtraherer.

Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Julius Ott****Internationale Agentur**

Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

Ekstra prima amerikansk

**Bomuldsdug**

faas billigst hos

**H. Halmøe**,  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

**Fralssinets Varmlufts-Fejeapparat**

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Lødhavne: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

**I Aalborg Havn**

findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**

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

**Dansk Styrmandsforening.****Ordinær Generalforsamling**

afholdes

Søndag den 18. Februar 1912, Eftm. Kl. 7  
i Prins Wilhelms Palæ, St. Anna Plads 13.

**Nyt Skib til Salg.**

En under Bygning værende Jagtskonnert, ca. 80 Br.-Tons er til Salg ved Henvendelse til Skibsbygger A. Jensen, Øksenhøj, Svendborg.

**Bjorch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

**RATIN**

Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Kbh K. Tel. 3662

**Sømandshøjskolen i Svendborg.**

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 80 Kr. mndl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,  
Forstander.

**Kjøbenhavns Skipperforening**

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Torsdagen den 22. Februar d. A. Kl. 3 Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

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

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1911 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11½—2 fra den 1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Opmærksomheden henledes paa, at efter de nye Vedtægter kunne Medlemmer, der er paa Rejse eller paa Grund af Alder eller Svagelighed er forhindrede i at møde ved Generalforsamlingen, deltage i Valget ved Afgivelse af Stemmeseddel under Iagttagelse af de i Vedtægternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 5. Januar 1912.

P. B. V.

**A. V. Knudsen.**

**Marstal****Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

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

**Officielle Bekendtgørelser.****Havnefoged i Kolding.**

Til 1. April 1912 bliver Pladsen som Havnefoged i Kolding at besætte. Stillingen lønnes med 1600 Kr. aarlig stigende hvert 2det Aar med 100 Kr. til 2000 Kr. samt Fribolig eller 400 Kr. i aarlig Huslejogodtgørelse. Ansøgninger om Pladsen maa indgives skriftlig til Havneudvalget i Kolding inden 14 Dage fra Dato.

Kolding Havneudvalg, den 3. Februar 1912.

P. U. V.

V. Baller.

**A**f Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion stor 360 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1911 har frelst Mandskabet fra et Skib af en hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 2. Februar 1912.

Bülow.

V. Topsøe-Jensen,  
Fm.



## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 3. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Udkast til Forslag til Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m., henvistes til Besvarelse af Forretningsudvalget.

2. Skrivelse fra Samme med Udkast til nyt Reglement om Skibsmandskabets Forplejning om Bord. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Andragende fra Ringkjøbing Handelsforening om forbedret Afmærkning eller Belysning af Indsejlingen til Ringkjøbing Fjord gennem Kanalen ved Hvide Sande. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Ophævelse af de gældende Bestemmelser for Kundgørelse ved Læsning ved Kirkestævne. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Udkast til Forandring af Ekspeditionstiderne for Toldvæsnet i København samt til Regulering af Arbejds- og Spisetiderne for Arbejdsmandene paa Københavns Toldbod henvistes til Forretningsudvalget.

6. Skrivelse fra Samme angaaende et af »Board of Trade« udstedt Reglement angaaende Redningsbaade m. m.

7. Skrivelse fra Samme angaaende Henlæggelse af det danske Vicekonsulat i Gergenti til Porto Empedocle. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Samme om, at den hidtidige britiske Generalkonsul i Frankfurt am Main Sir Francis Oppenheimer fra 1. Marts d. A. at regne er udnævnt til diplomatisk Handelsattaché for Danmark i Stedet for Mr. W. E. Harris-Gastrell, samt at den ny Handelsattaché vil have Bopæl i Frankfurt am Main.

9. Skrivelse fra Industriforeningens Sekretariat angaaende en international Marine- og Hygiejneudstilling i Genua 1913.

Repræsentationens Kontor er aabent alle Søndage fra Kl. 2½—4.

*Kjøbenhavn, den 6. Februar 1912.*

Misbrug af Nødsignal. Den 23. f. M. meddeles det fra Yarmouth, at en norsk Fiskedamper »Apollo« for bedre at kunne se ved Udførelsen af noget Dæksarbejde afbrændte Blus, saa at Caister Redningsbaad, ud fra den Forudsætning, at Blus er et Skibs Nødsignal, blev sat i Vandet. »Apollo« er nu indkommet til Yarmouth, hvor den vil blive draget til Ansvar for det skete. »Hamb. Corr.« skriver i den Anledning, at naar man overvejer de heltemodige Anstrængelser, som Redningsmandskaberne ofte udfører for at hjælpe skibbrudne Søfolk, da skulde man næppe tro det muligt, at det kan falde en Somand ind paa den Maade at sætte Redningsvæsnet i Virksomhed. Selv om man antager, at »Apollo«s Fører i det nævnte Tilfælde ikke har handlet i nogen daarlig Hensigt, men kun ikke overvejet Følgerne af at afbrænde Blus til Udførelsen af Arbejde paa Dækket, saa kan det dog ikke indprentes skarpt nok, at Nødsignaler kun skal anvendes som saadanne og ikke i noget som helst andet Øjemed.

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Emile Robins Legat. Vi henviser til omstaaende Annonce om Uddeling af Emile Robins Legat til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigsk Fart og har frelst et Skibs Mandskab fra overhængende Fare.

St. Thomas Havn. St. Thomas, 2. Februar. (Ritz. Bur.) Koloniraadet har sluttet sig til det i den danske Rigsdag forelagte Lovforslag om Koncession til et Konsortium paa Uddybning af Havnen her og Anlæg af Skibsværfter, Dokker og Varehuse.

Meddelelse fra Ministeriet for Handel og Søfart:

Koppeepidemi paa Øen Sicilien. Da der i Følge Meddelelse fra Sundhedsstyrelsen for Tiden hersker en ret udbredt Koppeepidemi paa Øen Sicilien, finder Ministeriet for Handel og Søfart Anledning til at henvende Skibsleders og Skibsføreres Opmærksomhed paa Ønskeligheden af, at Besætningerne paa saadanne Skibe, som er bestemt til nævnte Ø, revakcineres.

Marineministeriet meddeler: Lystønderne i de danske Farvande kan paa Grund af Isforholdene ikke ventes at være paa deres Stationer.

Slukket Blinkfyrt. Dragør, 3. Februar. (Ritz. Bur.) Det grønne Blinkfyrt Øst for Dragør Fyrt er slukket og Lanterneerne borttaget, da der næres Frygt for, at Pælen, paa hvilken Fyret er anbragt, skal knække, naar Isen kommer ind Syd fra.

Inddragne Fyrskibe og Lystønder. Marineministeriet meddeler: Lystønderne Sejerø N.V., Sprogø S. og Knudshoveds Flak er inddraget for Is, samt at Fyrskibene »Østre Flak«, »Hals« og »Gjedser Rev« samt Lystønderne »Refsnæs« og »Lillegrund« er inddraget for Is.

Fredrikshavn, 4. Februar. (Ritz. Bur.) Fyrskibet »Læsørende« og Fyrskibet »Østre Flak« er inddraget hertil for Is.

Marineministeriet meddeler: Fyrskibet »Drogden« er inddraget for Is.

Fyrskibet »Falsterbøref« er inddraget for Is.

Lystønden »Silde Røn« er inddraget for Is.

Lystønderne »Knollen«, »Ryggen«, »Taarbæk-Rev«, »Lillegrund N.V. Sundet« og »Rødsand S.« er inddraget for Is.

Lystønden »Gilleleje Flak N.« er inddraget for Is.

Dampere i Isen. Randers, 3. Februar (Ritz. Bur.) Damperen »Blaamanden«, Hjemstedet ubekendt, og »D. F. D. S.«s Damper »Thy« sidder indesluttet i Pakisen ved Alsbarre: det ser ikke ud til, at nogen af dem kommer løs foreløbig. »Blaamanden«, der var paa Rejse til Hobro med Kul, er bleven fort helt ind paa Grunden. Den sammenskruede Is har en Tykkelse af c. 3 Alen, og det er et Spørgsmaal, om de to Skibe kan modstaa Isens voldsomme Tryk.

Fløjetønde i Drift. Marineministeriet meddeler: Fløjetønden ud for Rødsand-Rende er i Drift Vest efter.

Sunket Galease. Marineministeriet meddeler: Der er sunket en Galease i Kongedyb Vest for Ledefyr-

linien c. 500 Meter Nord for Vageren med rød Stage og tre opadbundne Koste. Masterne rager et Stykke over Vandet. Vraget vil blive afmærket foreløbig med en Lanterne.

Pludselig død. Svendborg. 3. Februar (Ritz. Bur.) Kaptajn paa Sydfynske Dampskibsselskabs Dampers »Roar«, M. P. Lindtner, faldt i Formiddags om paa Gaden. Han blev bragt ind i en Butik, hvor han kort efter døde, antagelig ramt af et Hjerteslag.

## Panama-Kanalen.

Det største og vanskeligste Ingeniørarbejde, som vel nogen Sinde er blevet udført, Panama-Kanalen, nærmer sig nu med raske Skridt sin Fuldførelse. Oprindeligt havde man ikke turdet haabe, at Kanalen kunde blive færdig førend i 1915, da de Vanskeligheder, som dette Kæmpeforetagendes Udførelse har frembudt, var uhyre, men det synes nu, som om Amerikanernes Energi, store Dygtighed og umaadelige Pengemidler hurtigere end ventet har formaet at overvinde alle Hindringer, og at Kanalen maaske allerede i Begyndelsen af 1914 vil kunne aabnes for Gennemfart.

At denne ny Vandvej kunde faa en stor Betydning for dansk Foretagsomhed, dansk Handel og dansk Skibsfart, har de fleste af os vel nok anet, og dette var vel ogsaa en medvirkende Aarsag til, at der for en halv Snes Aar siden, da Salg af vore vestindiske Øer, gennem hvilke vi hører til Kanalens nærmeste Naboer, var paa Tale, rejste sig en kraftig Agitation for at bevare disse for Danmark, hvad jo ogsaa lykkedes.

Hvorledes de Chancer, som dette heldige Naboskab har givet os, bedst skulde udnyttes, har vel ikke været ret mange blandt os klart. At der maatte gøres noget alvorligt for Forbedringen af Havnen paa St. Thomas, har man vel tænkt sig, men hvor skulde de fornødne Pengemidler hertil komme fra? Staten har jo mere end nok at gøre med de mange andre Krav, der stilles til den. Heldigvis tæller vor Forretningsverden dog Mænd i sin Midte, der kan fæstne store Idéer og er besjælet af stor Energi og Foretagelseslyst, og som har bragt andre store Foretagender til Udførelse til Held for dem selv og for Fædrelandet. Det Andragende om Koncession paa Anlæg af en Havn i stor Stil paa St. Thomas, som fornylig er fremkommet fra fem af disse Mænd, og af Regeringen er blevet forelagt Rigsdagen, vidner paa en beundringsværdig Maade om, at disse Mænd ikke agter at slaa sig til Ro med de paa andre Omraader allerede vundne Resultater, og har sikkert vakt Glæde og Sympati i det hele Land i Forbindelse med Ønsker om Held og Lykke til dette smukke Foretagendes Gennemførelse. Samtidig med den Interesse, som er fremkaldt for St. Thomas ved Fremsættelsen af denne store Plan, tør det vist formodes, at Interessen for den Grundvold, hvorpaa Planen bygger, nemlig selve Panama-Kanalen, ogsaa er vokset, hvorfor vi formener, at nogle nærmere Oplysninger om denne, samt den nedensaaende Gengivelse af et Billede af Kanalen set i Fugleperspektiv vil kunne paaregne Interesse.

Det vil af Billedet ses, at et Skib, som kommer fra Atlanterhavet for at passere Panama-Kanalen, vil løbe ind i denne ved Colon. Kanalen begynder nemlig her paa dybt Vand i Limon Bay ved det Caribiske Havs Kyst med en 7 Sm. lang Niveau-Kanal, der fører ind til Gatun. Denne Del af Kanalen har en Bredde af 500 Fod. Ved Gatun begynder de mægtige Dæmninger mellem hvilke Stigningen vil ske ved Hjælp af to Rækker Sluser (Locks) med tre Sluseporte i hver Række. Mellem Sluseportene er der en Længde af 1,000 Fod, en Bredde af 110 Fod og en Dybde af 41,3 Fod. Hver af disse Sluseporte har

en Højde som et seksetages Hus og en Bredde af 20 Meter. De enkelte Sluseafsnit hæver hver Skibet c. 30 Fod. Mellemliggende Porte vil imidlertid blive benyttet for Skibe af almindelig Størrelse, hvorved Forbruget af Vand bliver reduceret med 30 à 40 pCt. Efter at have passeret de tre Sluser vil Skibet være hævet 85 Fod op over Havets Overflade og befinder sig derefter i Gatun Søen. Denne har en Vandflade af 425 Kvadrat Kilometer og er dannet ved, at Vandet i Floden Rio Chagres, der paa en Strækning af 48 Kilometer løber imod Nord i Kanalens Retning, er opdæmmet ved vældige Dæmninger ved Gatun. Disse Dæmninger har en Længde af 2,400 Meter, en Bredde af 518 Meter og en Højde af 41 Meter. Gennem Gatun Søen fører en Kanal med en Bredde af fra 500 til 1,000 Fod i en Længde af 16 Sm. til San Pablo, hvor man bøjer ind i den Kanal, der fører til Stillehavssluserne forbi Juan Grande og Bas Obispo. Strækningen fra San Pablo til Bas Obispo udgør c. 7½ Sm. Herfra gaar Kanalen paa en Strækning af 8,20 Sm. og med en Bundbredde af 300 Fod igennem Culebra Højderne i en Gennemgravning, der er 83 Meter dyb, og som det har kostet et uhyre Arbejde at udføre. Vanskelighederne har her været saa store, at det menes, at hvis man paa Forhaand havde anet de Besværligheder, som denne Gennemgravning, det saakaldte Culebra Cut, har voldt, vilde man rimeligvis have foretrukket at faa en Kanal, hvis Overflade laa 110 Fod over Havet, i Stedet for som nu kun 85 Fod, og da med en Sluse mere ved Bohio. Med en saadan Højde og en Bredde i Bunden af 200 Fod vilde Culebra Cut antagelig ikke have frembudt videre Vanskeligheder. Ved Enden af denne Gennemskæring naar man Sluserne ved Pedro Miguel, der har samme Størrelse som Gatun Sluserne, og ved Hjælp af hvilke Skibet sænkes 30 Fod ned til Miraflores-Søens Niveau. Dennes Overflade ligger 55 Fod over Havets Middelvandsstand og er dannet ved Opdæmning af Floden Rio Grandes Vand. Dens Længde er kun c. 1,5 Sm., og en Kanal, der har en Bredde af c. 500 Fod, fører gennem den til Sluserne ved Miraflores. Gennem to Sluser bliver Skibet her sænket 55 Fod til Stillehavets Niveau. Fra Miraflores fører derefter en Kanal af 500 Fods Bredde og 8,31 Sm. Længde ud til dybt Vand i Bugten ved Panama. Denne Del af Panama-Kanalen, den saakaldte La Boca-Kanal ved Det Stille Hav, blev allerede aabnet for Skibsfarten i Februar 1909.

Kanalens hele Længde bliver 50½ Sm., hvoraf de 40½ Sm. gaar igennem det faste Land, og dens Dybde er c. 45 Fod. Hele Vandstandsforskellen mellem Høj- og Lavvande er 23 Fod ved Stillehavssiden. Vandstanden kan altsaa gaa ned til 33½ Fod for en Time eller to i Døgnet. Det menes, at naar Kanalen er færdig, vil den kunne passeres af henved 100 store Skibe daglig. Gennemsejlsningen antages at blive mellem 10 og 12 Timer, og da der som nævnt overalt findes en dobbelt Række Sluser, vil Kanalen samtidig kunne passeres baade af øst- og vestgaende Skibe.

Gennem Sluserne vil Skibene blive trukket af elektriske Lokomotiver, som løber langs Kanalens Dæmninger. Til Tider har over 40.000 Mand været beskæftiget ved Gennemgravningsarbejderne samt et stort Antal af Maskiner, og den bortskaffede Jord- og Bjergmasse overstiger, med det af Franskmandene tidligere udgravede Kvantum, 212 Millioner Kubikyard. Den bortskaffede Jordmasse er anvendt til Opførelse af de uhyre Dæmninger, som har været nødvendige paa andre Steder.

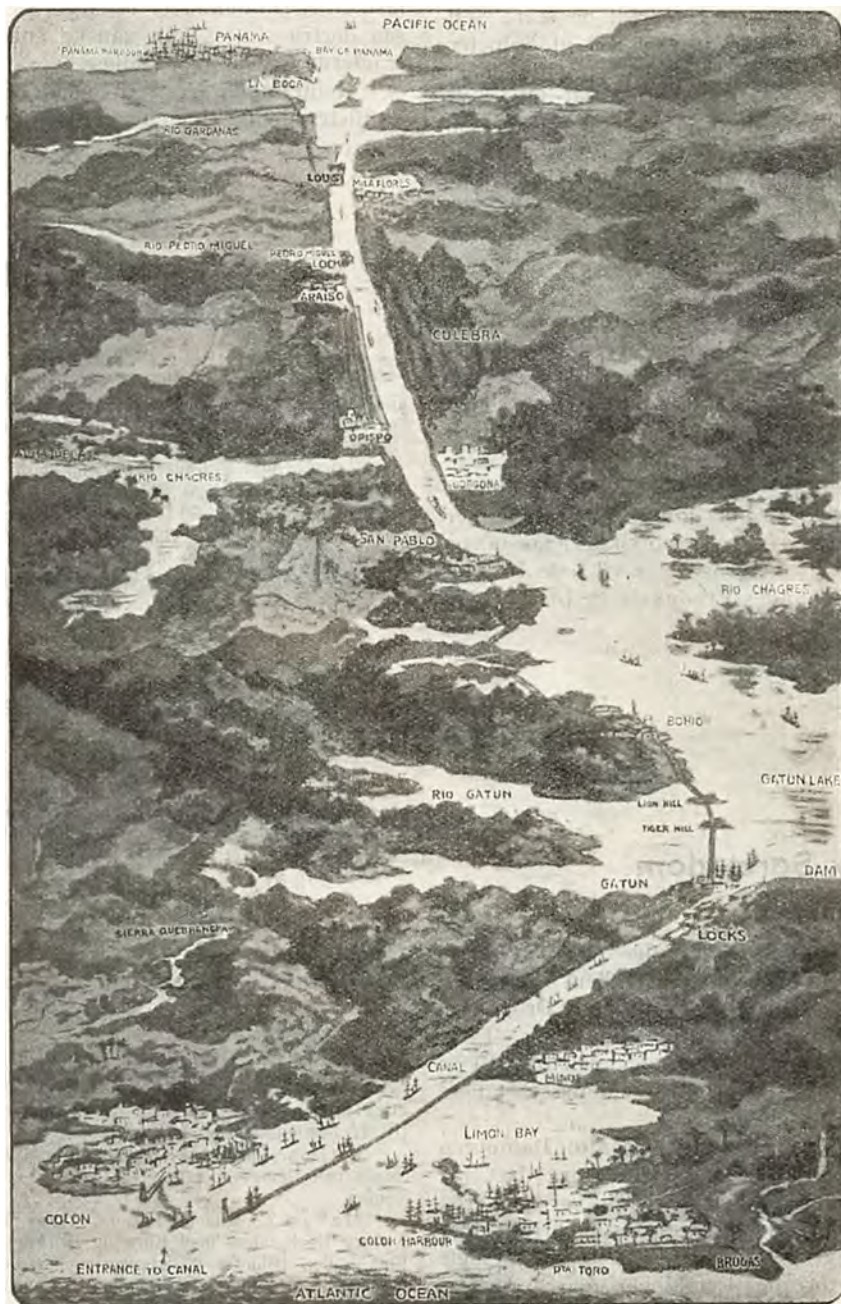
Gennemførelsen af dette Kæmpeværk menes at ville koste Amerika over 400 Millioner Dollars, foruden de uhyre Summer (1,500 Millioner Frcs.), som allerede var anvendt derpaa af det franske Selskab, der i sin Tid havde paabegyndt Arbejdet, men som maatte opgive det paa Grund af Pengemangel. Ved en Overenskomst med Republikken Panama har Amerika købt hele Kanalzonen for en Sum af 12 Millioner Dollars og derved sikret sig fuldstændig Overhøjhedsret over hele Territoriet. Til Anlæg

af stærke Befæstninger ved Kanalens Endepunkter er der endvidere senere bevilget store Beløb.

Det vil altsaa ses, at Amerikanerne har bragt uhyre Ofre for Opnaelsen af denne ny Søvej og sat al deres bekendte Energi og Dygtighed ind paa Opgavens Løsning. Som naturligt er vil heller ingen faa saa store Fordele af Panama-Kanalen som Amerikanerne. Dens store sømililitære Betydning vil vi her ganske se bort fra, og kun et Øjeblik beskæftige os med dens kommercielle Betydning. Et Blik paa Verdenskortet vil da straks vise, at ingen

i hvilken Afstandene er anført i Sømil regnet fra New York:

Til	Over Suez eller Magellanstrædet	Over Panama	Søvejen forkortet med
Hongkong . . . .	11,700	11,000	700
Shanghai . . . .	12,600	10,400	2,200
Yokohama . . . .	13,800	9,300	4,500
Valparaiso . . . .	9,700	5,400	4,300
Sydney . . . . .	12,900	9,800	3,100
San Francisco	14,800	4,700	10,100



vil have en nærmere Søvej til alle Havne paa hele det amerikanske Fastlands Vestkyst end Amerikanerne. Vel er de amerikanske Stillehavskyster kun forholdsvis lidt befolkede og Landene endnu ikke synderlig udviklet, men det tør dog antages, at selve Kanalens Aabning vil give Stødet til en ikke ubetydelig Forandring heri, ved at de ved disse Kyster beliggende mange Lande, Chile, Peru, Ecuador, Colombia, Costarica, San Salvador, Nicaragua, Guatemala, Vestkysten af Mexiko, ja selv De Forenede Staters og Canadas Vestkyst, der før har ligget saa fjærnt fra den store Verdenstrafik, nu kommer i meget nærmere Berørelse med Amerikas Østkyst og Evropa. Men selv til fjærnere Lande vil Panamakanalen aabne en nærmere Forbindelse for Amerikanerne, hvilket vil fremgaa af følgende Tabel, som vi har fra »Svensk Export»,

Panama-Kanalen forkorter imidlertid ikke alene Søvejen fra Nordamerikas Østkyst til dets Vestkyst, samt til Sydamerikas Vestkyst, Australien og Østasien, men den bringer disse Lande nærmere til de amerikanske Havne, end de er de store europæiske Havne ved Nordsøen, hvilket vil ses af følgende Tabel:

Til	Afstanden fra engelske Kanalhavne via Suez eller Magellanstrædet	Afstand fra New York via Panama	Afstandsforskellen i New Yorks Favn
Shanghai . . . . .	10,600	10,400	200
Yokohama . . . . .	11,000	9,300	1,700
Valparaiso . . . . .	8,400	5,400	3,000
Sydney . . . . .	13,400	9,800	3,500
San Francisco . . . .	12,800	4,700	8,100

At disse Forhold vil give den amerikanske Handel og Sofart særdeles gunstige Chancer, specielt i Australien og i Sydamerika og delvis i Østasien kan der jo næppe være Tvivl om.

For Evropas Vedkommende vil Aabningen af Panama-Kanalen for Dampskibenes Vedkommende betyde, at den lange og farlige Sejlads rundt Kap Horn eller rettere gennem Magellanstrædet vil blive opgivet, idet det amerikanske Fastlands Vestkysthavne da hurtigere vil kunne naas ad den langt kortere og sikrere Vej gennem Kanalen, der f. Eks. til Panama vil være c. 6,000 Sm. kortere fra Liverpool end rundt Kap Horn. Hvorvidt de store Sejlskibe, der nu besørger den væsentligste Del af Salpetertransporten fra Chile, vil kunne vælge denne Vej, vil maaske afhænge af, hvor højt Kanalafgiften vil blive sat. Efter en Meddelelse, som fornylig er indløbet fra Tokio, har den japanske Handelsminister erklæret, at han fra officiel amerikansk Kilde har erfaret, at Afgiften vil blive fastsat til 1 Dollar pr. Ton.

Det kan forudses, at der vil udvikle sig en livlig Skibsfart fra evropæiske Havne til Vestindiens, det Caribiske Havs og den Meksikanske Bugts Havne, maaske med Anløb af Brasiliens, Venezuelas og Colombias Havne for Komplettering af Last, inden Skibene fortsætter Rejsen gennem Kanalen til de forskellige Havne paa Amerikas Vestkyst, eller paa Tilbagevejen derfra til Evropa. For de Lande, som kommer til at ligge ved den ny Verdensrute, vil der rimeligvis aabne sig ny og store Udviklingsmuligheder. De vestindiske Øer, med deres i Almindelighed gode Havne og rige Produktion af Kaffe, Sukker, Bomuld, forskellige Frugter o. m. a., vil sikkert faa talrige og hurtige Forbindelser med Evropa, der vil lette Udvekslingen af de forskellige Landes Produkter og bringe disse Øer et stort Opsving.

## Tysk Sørettsdom.

Den 27. Januar behandledes i Følge »Hamb. Corr.« ved Sorellen i Stettin en Kollisionssag mellem Damperen »London«, Kaptajn P. Marckwardt, og »Drogden« Fyrskib, der fandt Sted den 11. September f. A. Efter Kaptajnens Forklaring havde Skibet, der var paa Rejse fra Stettin til London forinden Kollisionen passeret flere Skibe, som man maatte vige for.

Kort før man naaede Fyrskibet, maatte Damperen alter vige af for en Sejler, der laa for Anker. Det var Kl. 2.10 om Morgenen. Efter at Sejleren var passeret, bemærkede Kaptajnen, at en stærk nordøstlig Strøm drev Damperen ned mod Fyrskibet. For fuld Kraft forsøgte Kaptajnen at gaa foran om Fyrskibet, men forgæves, Damperen blev ramt af Fyrskibets Bøvspryd agten for Kommandobroen, hvorved Redningsbaaden og Rælingen blev beskadiget. Damperen forblev dog tet. Fyrskibet fik Bøvsprydet knækket, Stævnen beskadiget over Vandlinjen, og enkelte Planker blev trykket ind.

Damperen kunde dog undværet fortsætte sin Rejse. Paa Grundlag af Kaptajnens Forklaring, der noje stemmede overens med den af forskellige Medlemmer af Besætningen afgivne Forklaring, fandt Sorellen, at der under Hensyn til de særlige Omstændigheder, ikke kunde tillægges Kaptajnen nogen Skyld for Sammenstødet.

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Forretning nærmest stille paa Grund af Ishindring, og for Afsejling med f. o. w., gøres kun ganske enkelte Forretninger, idet begge Parter holder sig tilbage. Befragterne byder Rater, som Rederne ikke vil akceptere, hvor der skal forsejles i Ballast. Fra Bottenhavet er Markedet uforandret; men ogsaa derfra sluttet kun ganske enkelte Fragter, hvor Befragterne indrømmer Tillæg.

Returfragter Vest fra og Mellemrigsfart i Udlandene er tilstrækkelig, til at dække Behovet, som ikke er stort, idet en Del Sejlere er dels oplagt, dels indefrosset.

## Generalforsamlinger.

### Ørekassen

i Marstal afholdt den 29. f. M. aarlig Generalforsamling. Forretningsføreren, Toldopbeholderskontrollør Wismer, afgav Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar, samt oplæste Regnskabet, der godkendes.

I Ørebidrag og Gaver var indkommet Kr. 142.76, i Bøder Kr. 90.94, i overordentlige Bidrag Kr. 53.00, i indvundne Renter og Gevinst Kr. 633.83, der tilligemed Beholdningen fra den 1. Januar 1911 udgør Kr. 18,211.33.

I Understøttelser er der i Aarets Løb udbetalt Kr. 655.00. Til Regnskabsføring og andre Udgifter var medgaaet Kr. 105.70.

## Fra Sø og Land.

Druknet. Svendborg, 1. Februar. (Ritz. Bur.) Styrmanden paa Skonnerten »Johanne Marie« af Svendborg, Carl Rasmussen, er falden over Bord i Kristiania Fjord og druknet. Han efterlader Hustru og et Barn i Svendborg.

## Havarier og Forlis.

Groveland, Dpsk. af Landskrona, der, efter Grundstudning paa Amager, kom ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse, har atter indtaget den i Lægters løssede Del af Lasten og fortsat Rejsen til sit Bestemmelsessted, Hartlepool.

Helga, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indkommen paa Tynen med Skade paa Damppror; reparerer. Skibet er paa Rejse fra Seuham til Toulon.

Marie Z. Michulinos, græsk Dpsk., kom paa Rejsen fra Nyborg til Randers med Korn og Oljekager paa Grund paa Mariager Flak. Den tilbudte Assistance er forelobig afslaaet. Efter senere Meddelelse er Damperen kommet flot ved egen Hjælp og er gaaet til Søs.

M. G. Melchior og Pennsylvania, Dpskibe af Kjøbenhavn, har den 26. f. M. i Kristianiafjord været i Kollision med hinanden; begge Dampere fik mindre Skader; men fortsatte Rejsen henholdsvis til Frederikshavn og Kristiania.

Alpha, 3/m. Skonnert af Aalborg, kom den 27. f. M. paa Rejsen fra England til Stege med en Ladning Kul paa Grund ved Refsnæs.

Nathanael, Skonnert af Karlshamn, blev den 3. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet med en Ladning Oljekager, indsluttet i Isen i Kjøge Bugt; Dampere »Najuden«, der passerede Skonnerten, tog denne paa Slæb til Kjøbenhavn, men udfør Lynetten sank Skonnerten som Følge af Isens stærke Pres.

Nordfarer, Dpsk. af Kjøbenhavn, er under Indladningen i Kalkutta sprunget læk og maatte losse en Del af Ladningen igen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. d. Andersen, Schubert, ank. her 5./2. — Alexandra, Nielsen, ank. New York 25./1. — Algarve, Borris, afg. Lissabon 4./2. hertil. — Anglo Dane, Tounesen, afg. Borgen 4./2. — A. N. Hanson, Kroumann, ank. Riga 29./1. — Antwerpen, Madsen, afg. Portland 25./1. til New York. — Arkansas, Petersen, afg. Drobak 4./2. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 31./1. — Aurora, Gommensen, ank. Pillau 3./2. — Baron Stjernblad, Sorensen, afg. Antwerpen 4./2. hertil. — Beira, Lunge, afg. herfra 29./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Fair Hill 29./1. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 24./1. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Pillau 29./1. — Dagmar, Bogvad, ank. Ghent 29./1. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 2./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kroumann, afg. Riga 2./2. til Bordeaux. — Hollig Olav, Holst, ank. her 9./2. — Hougst, Munk, ank. her 3./2. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 3./2. — I. C. Jacobson, Petersen, ank. Reval 1./2. — Jolauthe, Rasmussen, ank. Windau 2./2. — Kasan, Mikkelsen, afg. Libau 3./2. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 28./1. — Kiew, Jorgensen, ank. Riga 26./1. — Knrsk, Wienecke, afg. Algier 3./2. hertil. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, afg. London 4./2. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 27./1. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 4./2. — Minsk, Harder, ank. Pillau 2./2. — Moskovo, Jon Jonsen, ank. Bordeaux 3./2. — Nicolai II, Jorgensen, afg. Smyrna 2./2. — Nordjylland, Soeberg, ank. Genua 2./2. — O. B. Suhr, Frisnetto, ank. Dunkerque 3./2. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 1./2. — Oscar II, Hempel, afg. New York 1./2. til Kristiania. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnethead 31./1. — Perm, Olsen, afg. London hertil. — Pregel, Iversen, afg. herfra 3./2. — Saga, Hansen, afg. herfra 4./2. — Saxo, Müller, pass. Bruusbüttel 3./2. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 22./12. — Saratov, ank. Hull 17./1. — Texas, Clauson Knas, afg. Baltimore 1./2. hertil. — Thyra, Dam, afg. Arendal 1./2. — Tiber, Petersen, afg. herfra 2./2. til Antwerpen. — Tomsk, Wiberg, afg. Salonica 2./2. — Tyr, Thuning, ank. her 5./2. — United States, Gottsche, ank. her 19./12. — Viking, Meyer, ank. Stettin 1./2.

Vesterhavet. Rigmor, Larsen, afg. Gaudia 3./2. til Hamburg. — Fylla, Brinch, afg. Palermo 2./2. til Licata. — Nancy, Nielsen, ank. Algier 2./2. — Nerma, Madsen, ank. Odense 2./2. — Karla, Nielsen, ank. Alicante 2./2. — Cito, Jepsen, afg. Cardiff 2./2. til Cherbourg. — Marie, Jessen, pass. Gibraltar 2./2. til Alicante. — Bodil, Uldall, afg. Esbjerg 2./2. til Boston. — Polly, Mathiasen, afg. Hango 1./2. til Bordeaux. — Laura, Pedersen, ank. Amsterdam 2./2. — Johanne, Thogersen, afg. Valencia 1./2. til Cartagena. — Genda, Iversen, afg. Valencia 1./2. til Rotterdam. — Nautik, Nielsen, ank. Castellon 1./2. — Inger, Schiff, ank. Rotterdam 1./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Grimsby 1./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Methil 30./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Dunston 1./2. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 29./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Kiel 1./2. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Pozzuoli 2./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 25./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 14./1. til St. Lucia f. O. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 30./1. til Las Palmas f. O. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Montovideo 21./1. — Nena, Dahl, afg. Madeira 15./1. til Melville.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Tyne 31./1. — Amalienborg ank. Huolva 29./1. — Anna Mærsk ank. St. Nazaire 28./1. — Brattingsborg pass. Norfolk 22./1. — Borglum ank. Savona 28./1. — Chassio Mærsk ank. Livorno 31./1. — Dansborg ank. Newport Mon 30./1. — Elsberg ank. Antwerpen 1./2. — Esrom afg. Kjøbenhavn 31./1. — Flynderborg ank. Odense 27./1. — Fredensborg ank. Cardiff 24./1. — Frederiksberg afg. Bougie 28./1. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 28./1. — Gurro afg. Bourgas 30./1. — Hammershus afg. Rio Janeiro 24./1. — Harrildsborg afg. Huelva 27./1. — Høneborg pass. Beachyhead 1./2. — Jelling ank. Newport Mon 31./1. — Jomsborg ank. Nantes 30./1. — Jungs-hovod afg. Narvik 17./1. — Jægersborg afg. Cardiff 24./1. — Kallundborg ank. Sevilla 23./1. — Kalo ank. Bordeaux 31./1. — Klampenborg ank. Livorno 24./1. — Kronborg ank. Huelva 29./1. — Lejro ank. Barry 22./1. — Lilloborg afg. Marseille 28./1. — Marsolisborg ank. Gulpfort 26./1. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 30./1. — Petor Mærsk ank. Rouen 26./1. — Randelshavn ank. Burntisland 29./1. — Rosonborg ank. Lübeck 29./1. — Silkeborg ank. Cardiff 24./1. — Skanderborg ank. Genua 31./1. — Skjoldborg ank. Huelva 31./1. — Skodsborg ank. Savona 31./1. — Spigerborg pass. Gibraltar 31./1. — Stegelborg pass. Oran 26./1. — Stjerneborg ank. Sunderland 25./1. — Søborg pass. Corcubion 29./1. — Taarnborg afg. Odense 1./2. — Tuborg, pass. St. Catherines 31./1. — Ullsberg ank. Huelva 31./1. — Uranienborg ank. Windau 30./1. — Visborg afg. Ghent

31./1. — Vordingborg ank. Rendsborg 31./1. — Ørkild afg. Horta 21./1.

Det asiatiske Kompagni. Indien ank. Buenos Aires 15./12. udg. — Arabien afg. Rotterdam 2./2. udg. — Kina afg. Singapore 30./1. udg. — Siam ank. Vladivostok 31./1. hjemg. — Tranquobar pass. Perim 28./1. udg. — Bandon pass. Gibraltar 1./2. hjemg. — Bintang ank. Cuddalore 28./1. hjemg. — Chumpon pass. Gibraltar 2./2. udg. — Paugan ank. Pouang 1./2. udg. — Samui afg. Singapore 2./2. hjemg. — Esrom ank. Nørre Sundby 1./2. udg. — Cathay afg. Durban 2./2. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 29./1. udg. — St. Jan ank. Rotterdam 1./2. udg. — St. Thomas afg. St. Thomas 31./1. hjemg.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 31./1. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Aarhus 3./2. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 31./1. til Helsingør.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. West Hartlopool 25./1. til Marseille. — London, Bom, afg. Rotterdam 30./1. til Kratzwick. — Paris, Tholander, afg. Kalundborg 3./2. til Burntisland. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 25./1. til Sierra Leone.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Port Talbot 18./1. til Sierra Leone. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Tyne 2./2. til Las Palmas. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 3./2.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Dakar 2./2. — Nelly, Clausen, afg. Seaham 3./2. til Cetta. — Fanny, Erikson, ank. Cadiz 1./2. — Lilly, Duhn, ank. Methil 30./1. — Alexy, Sørensen, afg. Iviza 27./1. til Thorshavn. — Dagny, Degn, ank. Fleetwood 2./2. — Mary, Clausen, afg. Danzig 2./2. til Rouen.

Æro. Enighedøen, Jensen, ank. Bandholm 31./1. — Emanuel, Svane, ank. Aarhus 31./1.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Seaham 26./1. — Martha, Christensen, afg. Philippeville 2./2. — Elna, Rathje, ank. Burntisland 1./2. — Therese, Pedersen, afg. Bona 27./1. — Harriet, Larsen, ank. Rosas 1./2. — Dagny, Therkildsen, ank. Souss 3./2. — Simone, Møller, afg. Sunderland 3./2. — Joanne, Olsen, ank. Marseille 3./2. — Vera, Larsen, afg. Methil 1./2. — Daisy, Lagesen, afg. Swansea 27./1. — Annine, Leth, ank. Methil 1./2. — Kamma, Løffler afg. Slax 29./1.

Torm. Sara, Jensen, afg. Grangemouth 2./2. — Helone, Sørensen, ank. Blyth 3./2. — Sjølland, Svarrer, afg. Methil 4./2. — Agnete, Dam, ank. Karrebaksmunde 29./1. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 4./2. — Alice, Jørgensen, afg. Helsingør 2./2.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Dunkerque 30./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Rotterdam 20./1. — Valborg, Hansen, afg. Grangemouth 1./2. — Estrid, Hansen, afg. Blyth 30./1. — Gunhild, Hansen, ank. Methil 30./1.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Korsør 3./2.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Mautanzas 31./1. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Port of Spain 1./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Burntisland 4./2. — Svend, Schmidt, afg. Newcastle 25./1. — Urania, Clauson, afg. Slax 27./1.

Nordsean. Nordland, Larsen, ank. Palermo 2./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Fondeoune 2./2. — Holland, Poulsen, afg. Methil 2./2. — England, Andersen, ank. Esbjerg 1./2. — Rusland, Bennetsen, afg. Methil 1./2.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Zeebrügge 4./2. — Europa, Hansen, afg. Newport News 31./1. — Frankrig, Friis, ank. Methil 29./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Madeira 23./1.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Faaborg 2./2. — Alf, Clausen, afg. Methil 2./2.

Frø. Asta, Bagger, afg. Oporto 30./1. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 1./2. — Vera, Thing, afg. Methil 31./1.

### Sejlskibe.

Fane—Nordby. Thora, Thomsen, ank. Sydney 7./1. — Brabo, Mørck, afg. 12./1. til Rio Vela d'Cors.

Æro. Svalon, Rosenbeck, ank. Fowey 31./1. — Harris, Thorsteinson, ank. Göteborg 30./1. — Døborra, Rasmussen, ank. Faaborg 30./1. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Hamburg 30./1. — Alf, Rasmussen, ank. Sandefjord 30./1. — Claudia, Aberg, ank. Havre 30./1. — Lorenz, Bager, ank. Harwich 1./2. — Majus Bay, Østermann, er afg. fra Wemyss til Kædeby. — R. Fabricius, Hansen, ank. Mazagan 30./1. — Hekla, Christoffersen, ank. Qury 1./2. — Æro, Christensen, ank. Sanlucar de Barrameda 2./2. — Søstreue, Christensen, ank. Fort de France 2./2. — Industri, Raahauge, pass. Lizzard 28./2. p. R. t. Boston.

### INDHOLD:

Meddelelser fra Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 6. Februar 1912. — Pauama-Kanalen. — Tysk Soretsdom. — Frøgtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provieringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.). Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provieringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1169  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**C. Ring Andersen**  
Joh. P. Brandts Eftf.  
**SKIBSHANDEL**  
Svendborg.

**Stevadors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

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

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.  
**MARIAGER.**

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

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

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

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.  
Medlemmar paa alla Instageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgillvareförningen.  
Garanterna reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen<sup>®</sup>**  
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**  
i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. Gammel Strand 34. 124.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.

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

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner provianterer altid bedst og billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovieringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorhandl. er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovieringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventar  
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

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

**„Dansk Søfartstidende“**  
har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

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

**AVERTISSEMENTSPRIS.**  
Første Side pr. Petitlinio à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gauge 10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Udlandet.

Bladet sendes ved Postvæsenets Foranstaltning.  
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.  
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.  
TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Fredag den 9. Februar 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3063  
 Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Biakes Kedler  
 Higginaons selvsm. Lossejule og  
 Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manila — Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbølter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



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

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



<p>Adr.: Toldbodvej 7, Møz.  <b>Compositioner</b>          Jærn-, Staal- og Træskibsbunde          • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p><b>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b>          Indregistreret Varemærke</p> 	<p><b>Rustbeskyttende Farve</b>          til Bunkers og Lastrum          Telefon 5601          • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	--	--

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

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

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

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

Telefon 297 og 1297.  
 Telegramadresse: Clseifert  
  
**C. L. Seifert,**  
 Kgl. Hof-Guldtrækker.  
**St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.**  
 Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

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

Guldtrækkerartikler og Uniformseffakter i bedste Kvaliteter.  
 Specialitet:  
**elegante Uniformshuer.**

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

**Berg & Larsen**  
 (forhen Martin Niason)  
 Skibsproviantering  
 Lager af Manilla- og Hamptonværk  
**Nyhavn 53.**  
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## Eksportør.

Taars og Sletnæs Silde-eksportforening søger for Efteraaret 1912 2 gode Motorfartøjer til at sejle Sild til Tyskland. Der maa kunne indlades 3 à 400 Kasser Sild, og Fragten herfor bliver at pr. Ol, som bliver udført.

Tilbud bedes sendt til Un-dertegnete inden 1ste Marts dette Aar.

Alle Forespørgsler besvares pr. omgaaende.

Fisker **A. Vejlemann**, Sletnæs pr. Nakskov.

**Julius Ott**  
 Internationale Agentur  
 Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**Remingtons**  
 Factura- og Bogholderimaskine  
 skriver, adderer og subtraherer  
 L. Kristensen, 27. Vestergade.

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

## Marstal

## Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

## „Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874“

afholder sin aarlige, ordinære Generalforsamling Onsdagen den 21. Februar Kl. 7 Em. i Prins Wilhelms Palæ, Sct. Annæ Plads Nr. 13, med følgende

Dagsorden:

- 1) Beretning aflægges.
- 2) Det reviderede Regnskab fremlægges.
- 3) Forslag til Ændring i Lovens § 6.  
 Nyt ad.-d.-Medlemmer, der har staaet 30 Aar i Foreningen fritages for Kontingent til Foreningen.
- 4) Valg af Formand.
- 5) Valg af Bestyrelsesmedlemmer, — 5 ikke færende og 4 færende.
- 6) Valg af Revisorer.

**Bestyrelsen.**

## Skipperforeningens Enkekasse.

Den aarlige Generalforsamling i Pensions- og Understøttelseskassen afholdes Onsdag den 21de Februar, Kl. 2½ Eftermiddag, i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Kjøbenhavn, den 8. Februar 1912.

**Bestyrelsen.**



**Esbjerg**  
**Tovværks - Fabrik**  
 Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-  
**Tovværk**  
 til staaende og løbende  
 Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.




Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
 Ratin's Salgskontor,  
 Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

## Skibsførerplads

paa Damp- eller Sejlskib søges af en 30-aarig, eller foreløbig Styrmandsplads. Kapital kan indskydes om det forlanges.

Kopier af Anbefalinger sendes paa Forlangende.

Billet, nrk: „Skibsførerplads 306“, modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

## Marine-Sugegas-Motoren

*billigste og sikreste Drivkraft.*

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

**Forlang Tilbud.**

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

## Officielle Bekendtgørelser.

**E**n Post som **Brofoged ved Langebro**, med en aarlig Begyndelseslønnning af 1800 Kr. med et Tillæg af 200 Kr. for hver 3 Aars Tjeneste, indtil Lønningen er stegen til 2600 Kr., samt indtil videre med et aarligt Lønnings-tillæg af 400 Kr. og med Adgang til Pension i Overensstem-melse med Loven af 5. Januar 1851, bliver ledig fra 1. April d. A. at regne.

Den, der ansættes i Posten, maa ikke uden Tilladelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder beklæde nogen anden offentlig eller privat Stilling.

Selvskreven Ansøgning, forsynet med behørig Stempel og stilet til Ministeriet for offentlige Arbejder, indgives til Havnekaptajnen i Kjøbenhavn inden den 25. Februar d. A.

Kun yngre Mænd, der har faret som Skibsførere eller Styrmand, ville komme i Betragtning ved Besættelsen af denne Post.

Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 8. Februar 1912.

## Havnefoged i Kolding.

Til 1. April 1912 bliver Pladsen som Havnefoged i Kolding at besætte. Stillingen lønnes med 1600 Kr. aarlig stigende hvert 2det Aar med 100 Kr. til 2000 Kr. samt Fribolig eller 400 Kr. i aarlig Huslejogodtgørelse. Ansøgninger om Pladsen maa indgives skriftlig til Havneudvalget i Kolding inden 14 Dage fra Dato.

Kolding Havneudvalg, den 3. Februar 1912.

P. U. V.

V. Baller.

**A**f Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion stor 360 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udeurigs Fart, og som i Aaret 1911 har frelat Mand-skabet fra et Skib af en hvilkensomhelst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsmini-steriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 2. Februar 1912.

Bülow.

V. Topsøe-Jensen,  
 Fm.



Kjøbenhavn, den 9. Februar 1912.

Kjøbenhavns Havns Statistik 1911. Fra Kjøbenhavns Havneforvaltning har vi modtaget et statistisk Værk, vedrørende den herværende Havn. Værket giver Oplysning om Besejlingen af Kjøbenhavns Havn, Kjøbenhavns Handelsflaade, Import og Eksport til danske Provinshavne sammenlignet med Kjøbenhavn, Import og Eksport til fremmede Havne, samt samlet indgaaet Tonnage af Sejl- og Dampskibe i en Del fremmede Havne.

Af Statistiken ses, at der til Kjøbenhavns gamle Havn i 1910 er indkommet 6,398 Sejlskibe med 200,878 Netto Reg.-Tons og 9,605 Dampskibe med 2,562,257 Netto Reg.-Tons, medens der til Frihavnen i samme Aar er indkommet 812 Sejlskibe med 64,266 Netto Reg.-Tons og 1,384 Dampskibe med 1,264,752 Netto Reg.-Tons. Hele Havnen har saaledes ialt været besejlet af 18,199 Skibe med tilsammen 4,092,153 Netto Reg.-Tons eller c. 4,1 Mill. Tons. Til Sammenligning med flere udenlandske Havne tjener, at der til London i 1909 (senere Opgørelse haves ikke) er indkommet 18 Mill. Tons, og til følgende Byer i 1910: Liverpool 13,1, Newcastle 11,4, Hamburg 12,7, Antwerpen 12,6, Rotterdam 10,9, Hull 6,2, Havre 4,5, Stockholm 3,4, Göteborg 2,2, St. Petersborg 1,9, Bremerhaven 1,8, Kristiania 1,5, Bremen 1,7, Lübeck 0,8, Malmö 1,4, Stettin 2,2 og Riga 2,2 Mill. Netto Reg.-Tons. Af de til Kjøbenhavns Havn indkomne Skibe var 12,257 danske, 4,213 svenske, 202 norske, 803 tyske, 292 russiske, 274 engelske, 120 hollandske og 38 af andre Nationaliteter.

Totalimporten til Kjøbenhavn udgjorde i 1909, det sidste Aar i hvilket Statistiken meddeler Oplysning, 2,759 Mill. Kilogram. Til Sammenligning kan tjene, at den til Aarhus var 595,4, til Aalborg 444,6, til Esbjerg 246,3 og til Odense 241,2 Mill. Kilogram. I det Antal Skibe, som er indkommet i Kjøbenhavns Havn, er ikke medregnet Skibe, der kun har anløbet Havnen for Ordre, Kul eller Proviant, hvis Antal var 1,387. Ligeledes er Statsbanernes Færgetrafik holdt udenfor.

Kjøbenhavns Handelsflaade bestod ved Udgangen af 1909 af følgende Skibe paa over 4 Netto Reg.-Tons: nemlig 324 Sejlskibe med 17,495 Netto Reg.-Tons og 396 Dampskibe med 362,144 Netto Reg.-Tons.

Uddrag af Lloyd's Registers Skibbygnings Statistik for Aaret 1911. Aaret har udvist stor Fremgang i den, Verden over, afløbne Handelskibs Tonnage.

1911.....	2,650,000	Brutto Reg.-Tons
1910.....	1,957,000	» —
1909.....	1,602,000	» —
1908.....	1,833,000	» —
1907.....	2,778,000	» —
1906.....	2,919,000	» —

En interessant Opgørelse viser Størrelsen af den Tonnage, som i Aarets Løb er udgaaet af Handelsflaaderne ved Ophugning, Stranding etc.

1911.....	841,000	Tons
1910.....	948,000	—
1909.....	939,000	—
1908.....	809,000	—
1907.....	851,000	—
1906.....	817,000	—

Verdensproduktionen — indbefattet Krigsskibe — var: 1,768 Skibe paa 3,419,000 Brutto Reg.-Tons.

Deraf i England.....	822	2,034,000	Tons
Tyskland ....	189	387,000	—
U. S. A. ....	159	287,000	—
Frankrig ....	101	184,000	—
Norge .....	72	35,535	—
Danmark ....	22	19,651	—
Sverig.....	12	9,852	—

624 af Skibene (deraf 77 udenfor England) ialt 1,486,489 Brutto Reg.-Tons byggedes til Lloyd's Registers Klasse.

Af de i England byggede Handelsskibe var: 532 Skibe til England og Kolonierne, 23 til Norge, 22 til Frankrig, 14 til Østrig, 6 til Danmark og 5 til Sverig.

Størrelsen af de i England byggede Dampskibe var:

5 over	12,000	Brutto Reg.-Tons
12 fra	10—12,000	» —
9 -	8—10,000	» —
27 -	6—8,000	» —
158 -	4—6,000	» —
90 -	2—4,000	» —
91 -	1—2,000	» —
52 -	500—1,000	» —
250 -	100—500	» —

Vi har modtaget følgende:

Artikel 9! Som bekendt har i Følge Anordning af 23. Februar 1906, Art. 9 i Anordning af 22. Januar 1897: angaaende internationale Sovejs-Reglers og Nat-Signalers Anvendelse af danske Skibe, faaet en forandret Affattelse.

I et Hæfte, som sælges af Det kgl. Søkort-Arkiv, og som indeholder de forskellige Anordninger, findes paa Side 7 den gamle Artikel 9 anført med Tilføjelse om, at den ikke har international Gyldighed. Paa Side 14 angives i Artikel 33, hvilke af de gamle Bestemmelser, der ophæves fra den 22. Januar 1897, og paa Side 18 findes endelig den forandrede Affattelse af Artikel 9, uden at det her paa lignende Maade som paa Side 14 for de ældre Bestemmelser Vedkommende, udtrykkelig fremhæves, at den gamle Artikel 9 er ophævet fra 23. Februar 1906. Det forekommer mig, at de her nævnte Forhold maa kunne give Anledning til Misforstaaelse, og at det vilde være heldigst, om et saadant Hæfte, der udleveres af Det kgl. Søkort-Arkiv kun indeholdt de gældende Bestemmelser med Udeladelse af de forældede. Selv om man af økonomiske Grunde ikke mener at kunne kassere en mulig større Restbeholdning af nævnte Hæfte, kunde man dog paa en iøjnefaldende Maade annullere den gamle Artikel 9, f. Eks. ved at lade trykke tværs over Artiklen, at den er ophævet fra 23. Februar 1906.

Anordningen vedrørende Artikel 9 af 23. Februar 1906 er, som bekendt, baade lang og indviklet, ja paa enkelte Punkter nærmest uforstaaelig, saa det forekommer mig undskyldeligt, om man i et eller andet af vore hjemlige Smaafartøjer, i Stedet for at fordybe sig i den ny Anordnings Mysterier og Forskrifter om Lanterneføring i Japans og Koreas Have, foretrækker at rette sig efter den gamle Artikel 9, som helt fritager danske Sejlfiskerfartøjer af og under 4 Tons for at føre særlige Lanterner.

Juridisk set er Hæftets Indretning sikkert fuldt ud forsvarlig, men det er jo i første Række Lægfolk og ikke Jurister, Hæftet er bestemt for, og da jeg har set Eksempler paa, at Folk har ladet sig vildlede af den i Hæftet trufne Ordning, tillader jeg mig ved nærværende at gøre rette Vedkommende opmærksom derpaa.

F.

Fra Charlestown skrives til os:

Tillad mig at gøre Dem bekendt med Bugseringsforholdene i Dartmouth.

Jeg ankom til Dartmouth den 3. Januar for at losse i Totnes og var imidlertid sluttet til at laste i Charlestown, hvorpaa jeg pr. Brev forespurgte en Damper i Fowey, hvor meget Bugsering til Charlestown vilde koste. Jeg fik derefter Brev pr. omgaaende, hvori det meddeltes mig, at der forlangtes £ 8 for at tage Skibet fra Dartmouth til Charlestown, og hvis det ikke kunde komme ind til Charlestown da at bringe det ind til Fowey og siden til Charlestown; men da der findes Bugserbaad i Dartmouth, som vilde bugserer paa samme Betingelser som Fowey-Damperen, kan man, naar Skibet losses i Totnes, ikke saa godt bestille Fowey-Damperen, for Skibet er kommet ned til Dartmouth fra Totnes. Jeg valgte derfor en Dartmouth-Damper for ikke at spille Tiden, men havde ingen skriftlig Kontrakt med den.

Den 16. om Aftenen ankom vi til Dartmouth fra Totnes, og næste Dags Morgen gik vi i Gang med Bugseringen, men da vi om Eftermiddagen var paa Charlestown Red, viste det sig, at vi ikke kunde komme i Dok, hvorpaa vi afgik til Fowey. Kaptajnen paa Slæbedamperen kom da om Bord med en Regning lydende paa £ 9, hvilken jeg nægtede at betale.

Den 25. Januar ankom vi til Charlestown, og der laa da en Regning paa £ 9, hvilken jeg fremdeles nægtede at betale. Den 29. modtog jeg derefter et uforskammet Brev fra Damperens Reder, der gik ud paa, at dersom Pengene ikke blev betalt til næste Dag, beslaglagde han Skibet. Jeg talte nu med Skibsmægler Hutter om Sagen, men han raadede mig til at betale Regningen, da jeg ingen skriftlig Kontrakt havde.

Jeg vil derfor tilraade mine Kolleger, som kommer til Dartmouth og skal benytte Bugsering, at faa en skriftlig Kontrakt, da jeg nu for mit Vedkommende faar £ 2.15 mere at betale for Bugsering, end dersom jeg havde benyttet Damperen fra Fowey.

E. Hansen.

Fører af 3/m. Sk. »Iris« af Thuro.

Tyske Sørettsdomme. Ved Søretten i Hamburg behandlede forleden den tyske Evert »Amazone«s Kæntring og Undergang, ikke langt fra Helsingør, den 13. Oktober 1910. I Kendelsen hedder det bl. a., at Besætningen reddedes med Besvær og Fare for eget Liv af Fiskerne Martin og Emil Klug, Humlebæk, der opholdt sig i Nærheden med en Motorbaad. Ulykken skyldtes et pludseligt og stærkt Vindstød, samt at Skibet ikke havde Ballast inde. Brodrene Klugs Hjælp fortjener særdeles Anerkendelse.

Ved Søretten i Kiel forhandlede den 1. ds. over Flensborg Damperen »Glückauf«s Stranding ved Refsnæs den 25. Januar d. A.

I den afsagte Kendelse hedder det: Den 25. Januar d. A. strandede Flensborg Damperen »Glückauf«, Kaptajn Sørensen, ved Refsnæs Fyr. Ulykken skyldtes, at Føreren, trods det herskende taagede Vejr, lige til Stranding skete — skønt hverken Sejro Fyrtaarn eller Lysboje, lige saa lidt som Refsnæs Fyr kom i Sigte — gik med fuld Fart uden at iodde tilstrækkeligt. Yderligere løb der en medgaaende Strøm, der satte ham sydligere, end han havde antaget. Under de saaledes herskende Forhold var en forsigtig Navigering paakrævet, og Strandingen vilde maaske være undgaaet, hvis Føreren rettidigt havde mindsket Farten og brugt Loddet tilstrækkeligt.

(»Hamb. Corr.«)

Store Tab af Skibe i Januar. Det Haab, som de engelske Assurandører havde næret, om at det

ny Aar ikke skulde bringe saa store Tab, er i Folge Hamburger Handels- og Børsenblatte desværre indtil nu ikke gaaet i Opfyldelse. Januar staar ikke meget tilbage for December med dens stormfulde Vejr og overmaade store Tab. Alene ved tretten Skibe, som er gaaet fudstændig tabt i Januar Maaned, er Londons Forsikringsmarked interesseret med et Beløb, der andrager c. £ 600.000. Hertil kommer endnu tabrige Krav paa Grund af Havarier og endvidere truende Tab paa Grund af savnede Skibe. Blandt disse kan nævnes, den engelske Damper Wingrove (vurderet til £ 20.000), der den 18. December f. A. afgik fra Plymouth til Port Said, og som allerede midt i forrige Maaned ikke kunde reassureres. Desuden hersker der stor Bekymring for Damperen »Archtor«, der med Ladning repræsenterer en Værdi af £ 28.000, og allerede har været savnet i Rotterdam i over en Uge. For denne Damper blev der den 2. Februar allerede noteret 90 pCt.

Svensk Skeppsrederiförening för Segeffartyg afholdt den 8. Januar d. A. Møde i Halmstad.

Det vedtoges at dele Aaret i to Sejlperioder, nemlig Tiden før og efter første Maj, samt at fastsætte Minimalfragter for disse pr. dansk Kubikfod for Danmark, som deles i 4 Grupper. 1) Alle Pladser i Limfjorden, Vest om Aalborg (Minimalfragten henholdsvis 10 Øre og 9½ Øre pr. Kbf.). 2) Randers Mariagerfjord, Odense, Roskilde, Nysted, Marstal, Nakskov, Stege, Sakskjøbing, Nykjøbing F. og Skelskjør (Minimalfragten henholdsvis 8 Øre og 7½ Øre pr. dansk Kbf.). 3) Frederikshavn, Grenaa, Aalborg, Ebeltoft, Kalundborg, Holbæk, Nykjøbing S., Helsingør og Kjøbenhavn (Minimalfragten henholdsvis 7½ Øre og 7 Øre pr. dansk Kubikfod). 4) Alle øvrige Pladser i Danmark (Minimalfragten henholdsvis 8 Øre og 7½ Øre pr. dansk Kbf.). For Tyskland fastsættes Minimalfragten til henholdsvis 10 Pf. og 9 Pf. pr. Kbf. Minimalfragterne for Kortproplaster til Storbritannien fastsættes til: Firth of Forth 13 sh. pr. Stdr.; Østkyst Kullhavn 14 sh. pr. Stdr.; Hull og Grimsby 15 sh. pr. Stdr.

De nævnte Fragsatser skal gælde fra Halmstad, Falkenberg og Varberg.

Föreningen henstillede til Rederne ikke at slutte paa Forhaand.

Ny Bestillinger hos Burmeister & Wain. Fra Stockholm er der indløbet Meddelelse om, at Dampskibsselskabet Nordstjärnan i Stockholm har bestilt to Dieselmotorskibe paa 6.600 Tons hver, altsaa omtrent af samme Størrelse som »Selandia«.

Efter hvad »Berl. Tid.« erfarer, er Kontrakt om disse Skibe i Virkeligheden allerede sluttet i December, men hvad der ikke mindst er af Betydning, er dette, at flere Bestillinger, foreløbig paa fire Skibe til, vil følge efter, naar de to første Skibe er leveret og fundet tilfredsstillende.

Som man ser, har Bygningen af »Selandia« allerede bevirket, at udenlandske Rederier henvender sig til Burmeister & Wain, der formentlig for en Aarrække vil faa fuldt op at gøre med Bygningen af Motorskibe.

Fra G. E. C. Gads Boghandel har vi modtaget den norske Ordbok for Forretningsmænd, Skibsredere, Skibsførere og Styrmand af C. F. Berg, helt omarbejdet af Skibsreder Chr. Knudsen i Porsgrund. Bogen, der nu er udkommet i 8. Oplag, fremtræder i en helt omarbejdet Skikkelse, idet der siden 7. Oplags Udsendelse i 1897 er foregaaet en saa betydelig Udvikling paa omtrent alle Omraader, at den gamle Udgave nu i mange og væsentlige Henseender er forældet. Bogen indeholder i alfabetisk Orden Oplysninger om de

fleste Havne, samt om mange Forhold af Vigtighed for Skibsfarten, som f. Eks. Befragtning, Beregning af Trælast, Bjergeløn, Bodmeri, Bog- og Regnskabsførelse, Certe-partier, Dispache, Forsikring, Fragt, Havari, Hyre, Konnossement, Maalebrev, Mønstring, Protest, Søpant, Stuvning af Last m. m.

**Hædersbelønning til Redningsmandskab.** Den franske Velgører Emile Robin, der er Vicepræsident for det franske Redningsselskab, har som bekendt stiftet forskellige Legater, der kommer Personalet ved Redningsvæsnet til gode. Renterne af et af disse Legater tildeles hvert Aar den danske Redningsbaads Besætning, der har været udsat for den største Fare under Virksomhed for at redde Skibbrudne. Marineministeriet har nu tildelt den for 1911 til Raadighed værende Legatportion til Mandskabet ved Redningsstationen Blaavandshuk i Anledning af dets Adfærd ved Redningen af Besætningen fra det tyske Fiskerfartøj »Brandenburg« paa Horns Rev den 7. November f. A.

—r—

Det finske Lodsvesen er under 27. f. M. inddraget under det russiske Admiralitet. Chefen for Lodsvesnet i Helsingfors har i den Anledning i Følge »Shipp. Gaz.« udtalt, at denne rent administrative Forandring ikke vil faa nogen Virkning udadtil, den betyder kun Indførelsen af et direkte Samarbejde mellem Lodsvesnets Bestyrelse og det russiske Marineministerium. At Marineministeren herefter skal føre Overopsynet, finder Chefen er ganske naturligt, og han mener den Anskuelse, at dette hverken vil eller kan have nogen ubehagelig Indflydelse paa Tjenesten.

Da et saadant Forslag blev fremsat for nogle Aar siden, meldtes det, at det maatte opgives, fordi de finske Lodsere, hvis Planen realiseredes, vilde nedlægge deres Embeder, hvorved Handelssamkvem med Finland ad Søvejen var blevet umuligt. Chefen for Lodsvesnet anser imidlertid nu en saadan Arbejdsnedlæggelse for udelukket, og mener i det hele taget ikke, at den ny Ordning vil have nogen uheldig Indflydelse paa Lodsernes Stilling.

Den svenske La Plata Linie har i Følge »Hamb. Corr.« besluttet sig til at lade bygge to ny 4.000 Tons Dampere. Linien startede i 1904 med to Skibe; i Begyndelsen af indeviørende Aar var der allerede seks Skibe sat i Fart paa denne Route, og naar nu de to nybestillede Dampere kommer til, kan der opretholdes en regelmæssig 14 Dages Forbindelse paa Ruten.

Ved Politiretten i Hull er Føreren af den danske Damper »Saxo«, Kaptajn Müller, den 1. ds. idomt en Bøde paa £ 3 for Overtrædelse af Dokreglementet, idet Damperens Arrangementer for Udstrømning af Damp fra Spillene ikke tilfredsstillende Fabriktilsynet, som mente, at der herved opstod Fare for, at Folk paa Grund af den tætte Damp skulde falde ned mellem Skibet og Kajen. (»Shipp. Gaz.«)

Dampskibsselskabet Norden's Bestyrelse agter efter sikkert Forlydende at foreslaa et Udbytte af 5 pCt. for Aaret 1911.

**Dampskibsselskabet Danmark.** Efter sikkert Forlydende vil Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Danmark« til den forestaaende Generalforsamling foreslaa et Udbytte af 5 pCt.

**Indstillet Dampskibsfart.** Sydfynske Dampskibsselskab har i Dag paa Grund af Is fuldstændig indstillet Farten fra Svendborg til Langeland.

**Dødsfald.** Den bekendte Baadebygmester Nielsen i Skovshoved er afgaaet ved Døden efter flere Aars lillagende Svaghed. Afdøde var meget skattet i Sejlsportsverdenen, som Bygger af et stort Antal udmærkede Sejlbaade.

Det kgl. o. e. t. Sø-Assurance-Kompagni giver efter sikkert Forlydende 12½ pCt. i Udbytte for 1911.

**Fyr- og Vagervæsnet.** Fyrskibet »Trelleborgsredd« er i Følge Meddelelse fra Lods-kaptajnen i Malmö inddraget for Is.

Lystønderne »Thyborøn Kanal 1« og »Thyborøn Kanal 2« er slukket.

Fyrskibet »Svinbådan« er i Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö inddraget for Is.

Den i Kongedybet Vest for Fyrlinien sunkne Galease er, efter at Isen har borttaget Masterne, afmærket med en Vragvager, paa hvilken en Lanterne vil blive holdt brændende om Natten.

Flojtetønden »Kobbergrund Ø« og Kløkketønden »Frederikshavn« er inddraget og erstattet med Vintersømærkerne.

Fyrskibet »Læsø Rende« er inddraget for Is.

Halskov-Rev Lystønde er inddraget for Is.

Marineministeriet meddeler, at samtlige danske Lystønder indenfor Skagen er inddraget paa Grund af Is.

Marineministeriet meddeler: Graaby Fyrskib er inddraget for Is.

Fyrskibet »Anholt Knob« er den 6. ds. inddraget for Is.

**Kejser Wilhelm-Kanalen.** Kiel, 7. Februar. (Ritz. Bur.) Kejser Wilhelm-Kanalen, der i de sidste Dage kun har kunnet passeres af Skibe ved Isbryderhjælp, er atter færdig.

## Den russiske Lastelinie.

Som tidligere meddelt træder ny russiske Lasteliniebestemmelser i Kraft den 28 April d. A. Vi gengiver her efter »Norg. Sjøfl.« de foreløbige Bestemmelser angaaende Transport af Trælast:

Transport af Trælast tillades kun Skibe af solid Konstruktion, og hvis eventuelle Overbygning maa danne en Del af selve Skroget, strække sig fra Skibsside til Skibsside og have Skillevægge af Metal ved Overbygningernes Yderkanter.

Saa vel i Rummet som paa Dækket maa lastet Træ være stuvel og fastgjort saaledes, at enhver nok saa ringe Mulighed for Forskydning ved Slingring er udelukket.

Det er forbudt at laste Træ paa Dækket, naar Last-rummene er lømme.

Om Vinteren er det ikke tilladt som Dækslast at transportere »tunge Træsorter«, til hvilke henregnes:

a. Enhver Art tilhugget firkantet, rundt, langagtigt eller anden Slags usavet Træ eller Træ af saadan Art som Eg, Mahogni, Pichpine, Teak, Bog og alle andre Træsorter, som er tungere end Fyr.

b. Ethvert Kvantum over 5 Mastetræer (taget om

Bord som Reserve eller som Last), uanset om de skal bearbejdes eller ikke.

c. Enhver Slags Træ, af hvilket vedkommende Stykkes Kubikindhold overskrider 15 Kubikfod.

Vinter-Dækslastens Højde over Dækket maa ikke overskride:

a. Paa det Aavede foroven ikke overdækkede Agterdæk eller paa Dækket af anden permanent for Enderne lukket Dæksoverbygning: 3 Fod.

b. Paa en foroven aaben Del af Dækket, som ikke udgør det overste af en eller anden for Enderne lukket Dæksoverbygning eller andet foroven lukket Rum: Højden af »Skansedækket«, »Dalbordet« eller »Panelingen« eller en Fjerdedel af Skibets indenbords Bredde, eller 7 Fod, alt efter hvilken Højde, der er den mindste.

c. Paa en for oven overdækket Plads: den fulde Højde af dette Rum.

Paa foroven aabne Dele af Dækket tillades Lastning af Træ kun paa Belingelse af, at der indrettes Foranstaltninger til Skibsbesætningens uhindrede Færdsel, ligesom der maa lades Plads aaben til fri Adgang til Dæksmekanismer og andre Indretninger, og til Manøvrering med Sejlene.

Dækslasten maa langs Skibssiden være forsvarlig indhøget af Dæksstøtter, som rager mindst fire Fod op over den øverste Kant af Dækslasten. Støtterne maa anbringes paa Dækket ikke længere end fire Fod fra hinanden, og forbindes med hinanden ved Liner, Brædder eller Lægter med et aabent Mellemrum af højst tolv Tommer.

I Tilfælde af Læk eller anden Beskadigelse, som kan udsætte Skibet for Fare, er det tilladt at anbringe og under Rejsen beholde Trælast paa det overste Dæk.

Om Vinteren er det ikke tilladt at gaa til Søs eller ankomme til russiske Havne med en tung Dækslast af Træ: For Østersøens Vedkommende fra 1. November til 15. April. For Sortehavets Vedkommende fra 15. December til 15. Februar.

Ovenstaaende Regler gælder ikke for Skibe, som fra Suchum eller sydligere Havne afgaar til Udlandet.

Hvis Skibe med Trælast paa Dækket ankommer til russiske Havne udenfor de fastsatte Terminer, er Havneforvaltningen pligtig til at undersøge Gyldigheden af de for en saadan Afvigelse fra Reglernes Paragraf 224 foreliggende Grunde.

## Mønstring af svenske Søfolk paa danske Skibe.

(Indberetning fra Generalkonsul Heckscher i Stockholm, dat. 20. Oktober 1911.)

Ved en Forordning af 13. Juli 1911, der er bestemt til at træde i Kraft den 1. Januar 1912, er den nugældende Ordning af Mønstringsvæsenet i Sverige undergaaet en Revision og er i visse Retninger ret væsentligt ændret. Bestemmelserne berører ogsaa dansk Skibsfart, eftersom der paa flere Punkter er givet ny Regler angaaende Paamønstring og Afmønstring af svensk Besætning paa fremmede Nationers Skibe. Ud fra dette sidste Synspunkt skal Forordningens Hovedindhold her gøres til Genstand for en kort Fremstilling.

I Modsætning til den danske Ordning, der giver Skibsføreren fri Hænder i Retning af Mønstring, naar Skibet ikke befinder sig i Hjemlandet, har man i Sverige opretholdt det Standpunkt, at det som Regel altid paahviler Føreren at lade saavel Paamønstring som Afmønstring foregaa for en offentlig Myndighed. Er Skibet svensk, og befinder det sig i Sverige, tilkommer det ligesom nu Sømandshusets (Mønstringskontorets) Bestyrer at forrette Mønstring; i Byer, hvor intet Sømandshus findes, er det Magistratssekretæren og -- med en vis Begrænsning -- subsidiært,

hvor ingen af disse Myndigheder findes, vedkommende Toldforvalter, der skal foretage Mønstringen. Uden for Sverige foregaa den for den svenske Konsul paa Stedet eller i den første Havn, som derefter anløbes; foreløbig kan Mønstringen vel, naar der ikke haves Adgang til konsular Bistand, paategnes Bemandingslisten af Føreren, men maa i saa Fald bekræftes af Vitterlighedsvidner.

Fremmede Skibe, der befinder sig i svensk Havn, falder ogsaa ind under de svenske Mønstringsbestemmelser, nemlig for saa vidt der er svensk Besætning om Bord. De hidtil herom gældende Forskrifter, der hviler paa en Kundgørelse af 1. November 1878, havde ofte givet Anledning til Tvivl og er af de forskellige svenske Sømandshuse opfattet paa forskellig Maade: de er nu sat i System, og de vigtigste Tvivlsspørgsmaal er fjærnet. Den ny Ordning synes dog for ikke-svenske Skibe nærmest at medføre en Skærpelse af Tilsynet.

I de hidtil gældende Regler er det vel foreskrevet, at enhver udenlandsk Skibsfører, der med svenske Søfolk om Bord besøger svensk Havn, skal indfinde sig med dem paa det svenske Sømandshus og forevise Bemandingslisten; det har imidlertid vistnok i en Aarrække været antaget, at denne Bestemmelse var antikeret. For Fremtiden foreskrives nu, at der skal foregaa en virkelig Paamønstring af slige svenske Søfolk for vedkommende svenske Myndighed (Sømandshus, Magistratssekretær eller Toldforvalter), inden Skibet forlader Havnen. Forhryes der i selve den svenske Havn svensk Besætning, skal Paamønstring af de svenske Folk ligeledes -- som det ogsaa nu er paabudt -- foregaa for svensk Myndighed. Ved Paamønstringen skal da i slige Tilfælde forevises saavel vedkommende Mands Søfartsbog som formelig Hyrekontrakt, og en Genpart af den sidste skal alleveres til Mønstringsbestyreren; desuden skal Manden, hvis han har fast Ansættelse ved Krigsmagten, være i Besiddelse af Bevis for, at han har Tilladelse til at lade sig udmønstre. I Hyrekontrakten skal bl. a. være gjort til Belingelse, at Sømanden er befojet til at forlade Tjenesten om Bord til saadan Tid, at han ikke forhindres fra at opfylde sin Værnepligt.

Som Kontrolmiddel til Overholdelse af disse Forskrifter indføres den i Sverige ny Regel, at intet udenlandsk Skib maa udklareres fra svensk Havn, førend enten selve

Mønstringsbeviset« (hvorom straks nedenfor) er forelagt, eller Bemandingslisten er forevist og tillige afleveret en af Føreren paa Tro og Love udsedt skriftlig Forsikring -- efter officiel Formular -- om, at ingen svensk Mand er ansat paa Skibet. Selv om ingen Forandring sker i Mandskabets Sammensætning, skal Føreren, naar Skibet flere Gange besøger samme svenske Havn, mindst en Gang om Maanedagen forelægge nævnte Bevisligheder.

Det har hidtil været tvivlsomt, om den svenske Myndighed skulde udfærdige Bevis angaaende Paamønstringen i Form af et særligt Dokument eller herom paategne det fremmede Skibs Bemandingsliste. For Fremtiden skal Fremgangsmaaden være den, at der af Mønstringsbestyreren udfærdiges et særligt Mønstringsbevis for den svenske Del af Besætningen. Saafremt Føreren altsaa vil undgaa de Vanskeligheder, der muligvis kunne opstaa af, at ikke hele Besætningen staar opført paa Skibets nationale Bemandingsliste, maa han selv paa denne gøre Tilførsel eller lade sin Konsul gøre Tilførsel om det svenske Mandskab.

Reglerne om Mønstring har hidtil vistnok ikke været opfattet saaledes, at ogsaa Afmønstring paa fremmede Skibe af svenske Sømand faldt ind under de svenske Bestemmelser. Heller ikke de ny Forskrifter paalægger fremmede Skibsførere nogen tydelig Forpligtelse til at lade Afmønstringen af svensk Mandskab foregaa for svensk Myndighed. Men det foreskrives med Hensyn til saadan Afmønstring, at hvor det er muligt, skal man, naar Skibet er i Sverige, eller Afmønstringen foregaa for en svensk Konsul, følge de svenske Regler om Fremgangsmaaden. Sømanden har herefter ved Afmønstringen Ret til af Skibsføreren at fordre saavel særligt Bevis angaaende Tjenesten

om Bord som Skudsmaal i Sofartsbogen om Duetlighed og Opførsel. Paa Steder, hvor Afmonstringen ikke kan ske for offentlig Myndighed, paahviler det Skibsføreren at lade Afmonstringen bekræfte ved Paategning paa Benandingslisten af Vidner.

I Henseende til de paa Skibsfarten til Fordel for Sømandshusene hvilende Afgifter er ingen Forandring gjort: Tonafgiften forbliver ligesom nu (for danske Skibe) 3 Øre pr. Reg.-Ton, og den saakaldte Hyreafgift, der erlægges ved Afmonstringen, rammer kun Besætningen paa svenske Skibe. (Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

## Fragtmarkedet.

De ledende hjemgaaende Markeder ligger fremdeles meget fast med yderligere Opgange (selv om de kun er smaa) hist og her, og hvad Kulfragterne angaar, da holder disse sig nærmest uforandret paa samme høje Niveau som for en Uge siden, undtagen til Sydamerika, hvortil c. 2/ lavere Rater nu noteres, end da de var paa Højdepunktet, men til Gengæld er Hjemfragterne fra River Plate bedre ved et større Begær. I Øjeblikket bærer det nordamerikanske Marked absolut Prisen, hvad fine Fragter angaar, og de Rederier, som har haft prompt Tonnage disponibel i U. S., har kunnet faa glimrende Rater. Eksempelvis skal her blot anføres, at paa Timecharter Basis er betalt indtil 10/ Dødvægt; Levering U. S. Tilbagelevering udsøgt europæisk Havn, medens der paa Netto-Charter opnaaedes 17/6 til U. K., 20/ Genua. Foruden disse fandt der mange andre gode Befragtninger Sted. Ogsaa Østen er særdeles fast, og tagende Situationen i sin Helted i Betragtning, kan den meget godt sidestilles med det berømte Rekordaar 1900. Endnu hænger Udsigten til en Kulstrejke i England truende over Skibsfarten, og der hersker en feberagtig Travlhed paa Udskilningsstederne, men ret længe kan det jo nu ikke vare, inden et Resultat foreligger. Begæret efter Kul ogedes yderligere ved den strenge Kulde, som nu i flere Uger har hersket over største Delen af det nordlige Europa, idet alle Importører har villet forsyne sig. Forøvrigt har den stærke Frost fyldt de danske Farvande og en stor Del af Østersøen med Is og lagt Skibsfarten alvorlige Hindringer i Vejen. Masser af Dampere har siddet og sidder endnu fast i Sundet og Belterne, eller er spærret inde i en Havn, hvilket er trist for dem, som det gaar ud over nu, da der er Penge at tjene. Fra Forthet til Kiel noteres nu 8/ pr. Ton Kul, og til danske Havne kan faas 6/ à 7/, men der er jo ogsaa Risiko. Kulfragterne til Middelhavet er stadig ganske udmærkede, og levner store Overskud, derimod er Returnarkedet noget trykket paa Grund af det rigelige Tonnage tilbud. I flere italienske Havne er der Tørn, værst dog i Genua, hvor den vistnok er omtrent en Uge. Der sluttedes forøvrigt i de forskellige Markeder som følger:

Østern e t c. Fra Melbourne sluttedes en 5,000 Tons-Baad med Hvede til 32/ til U. K. eller Kontinentet, Middelhavet 1/3 ekstra, og for Sukker fra Java til U. K. eller Kontinentet betalles 35/ pr. Februar for en lille Baad. Ris Birma/Holland 30/6, option 31/ O. C., 27/6 Aleksandria, 28/ Triest, pr. Februar. Kalkutta/Hamburg 30/6 Jute-Basis pr. 20. Februar—10. Marts. Bombay/Antwerpen og Hull 26/, U. K. eller Kontinentet (to Havne) 28/, begge Laster paa Dødvægt Basis. Fra Kurrachee betalles pr. Februar—Marts til U. K. eller Kontinentet 19/9 nett terms.

Sortehavet e t c. Korn Nikolajeff/Rotterdam 13/, London 13/6, Hamburg 14/, Dødvægt Basis, 12/6 N. C., prompt. Theodosia/Bergen 13/6, option Oljekager 1/6 ekstra, inden 20. Februar. Odessa/Liverpool 10/6 prompt. Novorossisk/Sverig (tre Havne) 16/3 for Oljekager,

prompt. Fra Sulina sluttedes til Fres. 11 1/4 til Vestitalien (en Havn) for Korn.

Middelhavet e t c. Bomuldsfro Aleksandria/Bremen 10/3, prompt, Hull 9/6 pr. Februar. Erts Bougie/Middlesbro 6/9; Algier/West Hartlepool 6/4 1/2, Newport River 6/; Carthage/Rotterdam 8/3; Hornillo Bay/Tyne Dock 6/6, Middlesbro 6/9, Salt Torreveija/Chittagong 11/3 pr. Februar. Kalkutta 10/ pr. Februar—Marts, Iviza/Vlaardingen 8; Foslat Slax/Amsterdam 8/, begge pr. Februar. Erts Huerva Mersey 6/6 Tinto terms, prompt. Santander/Rotterdam 6/3, prompt; Bilbao/Rotterdam eller Middlesbro 6/, Nantes/Rotterdam 4/3.

Nordamerika. Paa Timecharter 6/6 Dødvægt for Rundtur fra Staterne til Vestindien, 9/ à 10/ for Levering U. S. Tilbagelevering Evropa, medens der for Levering og Tilbagelevering paa denne Side betalles 5/ à 5/3 for store Baade. Bomuld Savannah/Liverpool, Manchester eller Bremen fra 45/ til 57/ eller Baadenes Størrelse, Februar—Marts, fra Goffen 50/ à 56/3. For Tommer fra Goffen 150/ til Montevideo, 95/ Rotterdam, 97/6 Hamburg eller Antwerpen. Naa Netto-Charter fra Goffen 17/6 U. K. eller Kontinentet. For Sukker betalles 21/6 Kuba/Greenock og for Kul 26/ Virginia/Buenos Aires.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen med Korn pr. April—Juni 17/9 à 18/ O. C. ÷ 6 d. direkte Havn, Bahia Blanca 17/9 for Havre til udsøgt Havn, prompt.

Østersøen. Forretningen ligger stille for prompt Positioner paa Grund af Isforholdene. For senere Lastning er rapporteret nogle faa Afslutninger. Vi nævner: Gelle/London 24/6 D. B. 1/4 Boards (720 Stds.), to Pladser Hernosand/Cherbourg Fres. 37 D. B. 1/4 Boards (600 Stds.), pr. f. o. w., to Pladser Hernosand/London 27/ D. B., 1/4 Boards (720 Stds.), Sundsvall/Belfast 32/ D. B. og høvlede Boards (410 Stds.), pr. f. o. w., Wiborg/London 26/ D. B., 100 scantlings, pr. 15. Juni. Archangelsk/engelsk Kanalhavn (to Havne), 47/6 D. B. & B. pr. f. o. w.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. 6/9 Vejle (800), Frederiksstad 6/ (1.200), Memel 5/9 (1.800), Bordeaux 7/9 (1.950), Boulogne 5/ (2.000), Marseille 10/6 (3.600), Lissabon 8/3 (2.300), Barcelona 11/6 (3.000), Genua 12/ (2.400—2.500), Bilbao 12/ (Koks), Palermo 13/3 (2.800), Algier 10/ (2.100), Oran 10/ (2.800), 12/6 Monaco, 10/4 1/2 à 10/6 Las Palmas, Firth of Forth/Kiel 7/ à 8/ (2.000), Horsens 7/ Kul, 8/3 Koks, Rouen 6/10 1/2 (1.500). Blandt Befragtningerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: 6/ Amsterdam (1.800), 8/10 1/2 Lissabon (1.700), 10/1 1/2 Valencia (2.000), 12/6 Genua eller Savona (3.000—5.000), Fres. 13 Algier, Fres. 13 1/2 Marseille, 11/9 Neapel (3.000 Tons med 800 Tons Losning), 11/6 Piræns (2.700), 13/3 Venedig, 11/9 Colombo, 22/6 à 23/6 River Plate.

## Generalforsamlinger.

### Marstal ny Sømandskasse

holdt den 27. f. M. aarlig Generalforsamling. Kassereren fremlagde det reviderede Regnskab, som viser følgende Resultat:

Indtægter: Kontingent Kr. 602.00; Renter Kr. 1.168.35, Mulkt Kr. 1.36, Gaver Kr. 84.00, resterende Kontingent for 1910 Kr. 4.00, i alt Kr. 1.859.71.

Udgifter: Pension Kr. 4.217.50, forskellige Udgifter Kr. 96.00, Kassererens Lon Kr. 100.00, i alt Kr. 4.413.50.

Underskudet beløber sig saaledes til Kr. 2.553.79. Foreningen har imidlertid af forskellige Skibsparter i 1911 haft en Indtægt af Kr. 551.24, saa Underbalancen er opgjort til Kr. 2.002.55.

Kassen ejer den 1ste Januar d. A. Kr. 42.235.77; af disse indstaar Kr. 20.498.91 i Obligationer, Kr. 5.264.48 i Sparekassen, Skibsparterne er bogført for Kr. 7.904.02, Skibenes Sparekasserer udviser Kr. 8.219.07; tilgodehavende Renter udgør Kr. 224.63 og Kassebeholdningen Kr. 124.66.

Pensionen sattes som forrige Aar til Kr. 20.00.

## Fra Sø og Land.

Dødsfald ved ulykkelig Hændelse i Danmark i Aaret 1910. I Aaret 1910 indtraf der i Danmark 644 Dødsfald ved ulykkelig Hændelse, hvoraf 521 ramte Mænd og 123 Kvinder. I Aaret 1909 indtraf der 619 Dødsfald ved ulykkelig Hændelse og i Gennemsnit af Aarene 1906—1908 612. Udregnes Antallet i Forhold til Indbyggerantallet, viser der sig i de senere Aar en ret betydelig Nedgang. 1897—1905 indtraf der saaledes 25,5 Dødsfald ved ulykkelig Hændelse pr. 100,000 Indbyggere, medens der i 1906—10 kun indtraf 23,2.

Af de i 1910 forulykkede var 212 under 15 Aar; blandt de 432 over 15 Aar var 384 Mænd og 48 Kvinder. Af de voksne Mænd og Kvinder omkom 145 (141 Mænd og 4 Kvinder) under Udførelsen af erhvervsmæssigt Arbejde.

(Statistiske Efterretninger.)

## Havarier og Forlis.

Caroline, Skonnert af Rudkjøbing, har for Indgaaende til Brevik Dok været i Kollision med Mølen og har taget ret betydelig Skade.

Nathanael, Skonnert af Karlshamn, der den 2. ds. afsejlede fra Frihavnen med en Ladning Oljekager bestemt til Hjemstedet, kom den 3dje fast i Isen i Kjøbenhavn, men blev af det svenske Dampskib »Najaden« atter sløbt fri. Ved Lyneten kom Skibet imidlertid atter fast i Isen og blev skruet saa stærkt, at det sank. Mandskabet bjergedes om Bord i »Najaden« og er landsat her.

Christian d. IX, Dampferge, er Natten til den 7. ds. tøret mod et Vrag i Storebælt og har faaet Skade i Bunden; bliver undersøgt.

M. Ruuswall, Barkskib af Oscarshamn, er, paa Rejsen fra West Hartlepool til Helsingborg med en Ladning Kul, strandet ved Laeso. Besætningen reddet.

Fiona, Dpsk., er den 7. ds. grundstødt paa Thuno; har Assistance.

Annie Therese, Dpsk. af Stockholm, kom paa Rejsen fra Hull til Østersøen paa Grund paa Saltholm og løb fuld af Vand. Svitser assisterer.

D. Fiedler, Dpsk. af Danzig, kom paa Rejsen fra Hjemstedet til Antwerpen med en Ladning Korn paa Grund paa Saltholm. Svitser assisterer.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Vesterhavet.** Nancy, Nielsen, afg. Algier 5./2. til Ardrossan. — Bodil, Uldall, afg. Boston 5./2. til Esbjerg. — Rigmor, Larsen, ank. Gibraltar 5./2. — Hebe, Gregersen, afg. Mariagerfjord 5./2. til Granton. — Inger, Schiff, afg. Rotterdam 5./2. til Santander. — Gerda, Iversen, ank. Gibraltar 5./2. — Nora, Lauritsen, afg. Las Palmas 5./2. til Burriana. — Fylla, Brinch, ank. Lieau 4./2. — Laura, Pedersen, afg. Amsterdam 4./2. til Santander. — Cito, Jepsen, ank. Cherbourg 4./2. — Marie, Jessen, ank. Alicante 4./2. — Johanne, Thøgersen, afg. Cartagena 5./2. til Hamburg.

**C. K. Hansen, Aggersborg** afg. Kjøbenhavn 5./2. — Annalichenberg afg. Huelva 1./2. — Anna Mærsk ank. Newport Mon 4./2. — Brattingsborg pass. Norfolk 22./1. — Borglum ank. Savona 28./1. — Chassie Mærsk ank. Livorno 31./1.

**Dansborg** ank. Newport Mon 30./1. — Elsborg ank. Antwerpen 1./2. — Esrom afg. Norre Sundby 3./2. — Flynderberg afg. Odense 3./2. — Fredensborg afg. Cardiff 2./2. — Frederiksborg afg. Bongie 28./1. — Guldberg afg. Kjøbenhavn 1./2. — Gurre afg. Sulina 4./2. — Hammershus afg. Rio 24./1. — Harrildsborg ank. Garston 5./2. — Hundberg afg. Kjøbenhavn 4./2. — Høneborg ank. Rotterdam 2./2.

Jelling ank. Newport Mon 31./1. — Jømsborg ank. Nantes 30./1. — Jungshoved afg. Narvik 17./1. — Jøgersborg ank. Las Palmas 4./2. — Kallundborg afg. Sevilla 3./2. — Kalo ank. Bordeaux 31./1. — Klampenborg afg. Livorno 1./2. — Kronborg afg. Huelva 4./2. — Lejre afg. Barry 4./2. — Lilleborg pass. Gibraltar 2./2. — Marselisborg ank. Gullport 26./1. — Næsborg ank. Windau 4./2. — Peter Mærsk afg. Rouen 3./2. — Randelsborg afg. Burntisland 2./2. — Rosenborg afg. Lübeck 2./2. — Silkeborg ank. Cardiff 24./1. — Skanderborg ank. Genua 31./1. — Skjoldborg ank. Huelva 31./1. — Skodsborg ank. Savona 31./1. — Spigerborg ank. Huelva 1./2. — Stegelborg ank. Bordeaux 2./2. — Stjerneborg ank. Kjøbenhavn 5./2. — Søborg pass. Portland 2./2. — Taarnborg ank. Grangemouth 5./2. — Tuborg pass. Dartmouth 31./1. — Ulfsborg ank. Huelva

31./1. — Uranienborg afg. Windau 2./2. — Visborg afg. Ghent 31./1. — Vordingborg ank. Rendsborg 31./1. — Ørkild afg. Horta 21./1.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Grimsby 3./2. til Kjøbenhavn. — Johan Siem, Nielsen, afg. Methil 7./2. til Kiel. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 5./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. London 5./2. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Pozzuoli 2./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 25./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 14./1. til St. Lucia f. O. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 30./1. til Las Palmas f. O. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Montevideo 21./1. — Næva, Dahl, ank. Melville 4./2.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang, ank. Cuddalore 28./1. hjemg. — Samui afg. Penang 5./2. hjemg. — Bandon pass. Gibraltar 1./2. hjemg. — Pagan afg. Soesoe 6./2. udg. — Chumpon ank. Genua 6./2. udg. — Esrom afg. Norresundby 3./2. udg. — Siam afg. Vladivostok 6./2. hjemg. — Arabien pass. Vliessingen 6./2. udg. — Kina afg. Singapore 30./1. udg. — Tranquebar pass. Perim 28./1. udg. — Indien ank. Buenos Aires 31./12. udg. — Cathay afg. Durban 2./2. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Jan ank. London 4./2. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 29./1. udg. St. Thomas afg. St. Thomas 31./1. hjemg.

**Heimdal.** Helga, Vanhen Hansen, afg. Seaham 26./1. — Martha, Christensen, afg. Sfax 5./2. — Elva, Rathje, afg. Burntisland 7./2. — Therese, Pedersen, afg. Bom 27./1. — Harriet, Larsen, afg. Rosas 5./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Sousse 6./2. — Simone, Møller, afg. Sunderland 3./2. — Jeanne, Olsen, afg. Marseille 7./2. — Vera, Larsen, afg. Methil 1./2. — Daisy, Lagesen, afg. Swansea 27./1. — Annine, Leth, ank. Methil 1./2. — Kamilla, Løffler, afg. Sfax 29./1.

**Frem.** Aasta, Bagger, ank. Barry 5./2. — Freja, Nielsen, ank. Nynæshamn 6./2. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 5./2.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Grangemouth 2./2. — Helene, Sørensen, ank. Blyth 3./2. — Sjøland, Svarrer, afg. Methil 4./2. — Agnete, Dam, ank. Karrebaksmunde 29./1. — Hormia, Farup, ank. Aalborg 4./2. — Alice, Jørgensen, ank. Blyth 5./2.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Dunkerque 6./2. — Ragnhild, Schultz, ank. Rotterdam 20./1. — Valborg, Hansen, ank. Randers 5./2. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4./2. — Gunhild, Hansen, ank. Methil 30./1.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Newport News 6./2. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Port of Spain 1./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Burntisland 4./2. — Svend, Schmidt, ank. Lisabon 3./2. — Urania, Clausen, afg. Sfax 27./1.

**Nordsøen.** Nordland, Larsen, ank. Palermo 2./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Rufisque 5./2. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 5./2. — England, Andersen, afg. Esbjerg 5./2. — Rusland, Bennetsen, ank. Esbjerg 4./2.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. West Hartlepool 25./1. til Marseille. — London, Bom, afg. Rotterdam 30./1. til Kratzwick. — Paris, Thølander, ank. Burntisland 7./2. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 25./1. til Sierra Leone.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Sierra Lona 4./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Tyne 2./2. til Las Palmas. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 3./2.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Zebrügge 8./2. — Europa, Hansen, afg. Newport 31./1. — Frankrig, Friis, ank. Methil 27./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Madeira 29./1.

**Dampskibsselskabet af 1811.** Edna, Iversen, afg. Faaborg 2./2. — Alf, N. Clausen, afg. Kjøbenhavn 8./2.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, ligger i Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 3./2. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, ligger i Helsingør.

**Æra.** Erindrin, G. Nielsen, ank. Boness 5./1.

### Sejlskibe.

**Æra.** Saga, Olsen, ank. Pascagoula 4./2. — Nathalia, Eriksen, ank. Paimpool 5./2. — Merkur, Christensen, ank. Holmestrand 1./2. — Hydra, Christensen, ank. Tonsberg 2./2. — Argo, Clausen, ank. Mandal 3./2. — Diana, Hansen, ank. Frederikshavn 4./2. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Kiel 3./2. — M. Hay, Petersen, ank. Lohals 3./2. — Amor, Hansen, ank. Sandefjord 5./1.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 9. Februar 1912. — Den russiske Lastelinie. Monstring af svenske Søfolk paa danske Skibe. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

# Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er auferet for en Øjehøjde af 6 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kobbekængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

## Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-For tegnelse og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færoerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

320. »Graadby« Fyrskib inddraget for Is. Nordseen. »Graadby« Fyrskib er inddraget for Is. 55° 21' (42') N. Br. 8° 07' (39') Ø. Lgd.

321. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V-Kyst. Nordseen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevelen 4. m, i Stenholm-Løb 2. m, i Kohøve-Løb 3. m, i Gausholm-Løb 2. m. Der er saaledes for Tiden 2. m Dybde mellem Nordseen og Lønbjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

322. Lystønder midlertidig slukket. Thyborøn-Kanal. Nordseen. Lystønderne »Thyborøn-Kanal Nr. 1« 56° 42' (34') N. Br. 8° 13' (47') Ø. Lgd., og »Thyborøn-Kanal Nr. 2«, 56° 42' (00') N. Br. 8° 15' (12') Ø. Lgd., er midlertidig slukket.

323. Lystønder inddraget med Vintersmærker. Samtlige danske Lystønder inden for Skagen er inddraget eller ombyttet med Vintersmærker.

324. Inddragne Fyrskibe og Tønder. Kattegat. I Kattegat er følgende Fyrskibe og Tønder inddraget for Is, nemlig:

- A) Fyrskibe: 1) »Anholt Knob«, 56° 46' (00') N. Br. 11° 51' (30') Ø. Lgd. 2) »Larsen-Bende«, 57° 12' (50') N. Br. 10° 41' (39') Ø. Lgd. 3) »Bistro-Flak«, 56° 58' (26') N. Br. 10° 53' (45') Ø. Lgd. 4) »Hals«, 56° 56' (48') N. Br. 10° 26' (35') Ø. Lgd.
- 5) »Schultz's Grunde«, 56° 08' (55') N. Br. 11° 11' (12') Ø. Lgd.

B) 1) Fløjteonden »Kobbergrund«, 57° 08' (21') N. Br. 11° 23' (12') Ø. Lgd. 2) Klokketønden »Frederikshavn«, 57° 25' (12') N. Br. 10° 35' (58') Ø. Lgd.

325. Fyr midlertidig slukket. Hornbæk. Sundet. Paa Grund af Beskadigelse er det grøntte, faste Fyr paa Yderenden af Sandfangeren ved Hornbæk Haven slukket og vil indtil videre ikke blive tændt. 56° 05' (46') N. Br. 12° 27' (42') Ø. Lgd.

326. »Lappe-Grunde« Fyrskib inddraget for Is. Sundet. »Lappe-Grunde« Fyrskib er inddraget for Is. 56° 04' (05') N. Br. 12° 37' (08') Ø. Lgd.

327. Signaler for Skydning fra Forterne omkring Kjøbenhavn. Sundet. Naar Skydning fra Forterne omkring Kjøbenhavn finder Sted, vil der fremtidig blive vist følgende Signaler, der høres under den ene Raanok paa Signalmønstrene paa Middeldrunds-Fort og Kastrup-Fort:

1 Kugle	betyder Skydning fra Middeldrunds-Fort.
1 Cylinder	— — — — — Charlottenhunds-Fort.
2 Kugler (den ene over den anden)	— — — — — Trekroner eller Lynetten.
2 Cylindre (den ene over den anden)	— — — — — Mellemfort eller Prøvesteen.
1 Kugle over 1 Cylinder	— — — — — Kastrup-Fort.
1 Kugle under 1 Cylinder	— — — — — Saltholmsflak-Fort.

Signalerne vil blive højest ½ Time for Skydningsbegyndelse. Skydes der fra flere Forter samtidig, høres Signalerne ved Siden af hinanden. Til yderligere Oplysning høres under den anden Raanok 1 Kugle, naar der skydes paa store Afstande, hvortil der ingen høres, naar der skydes paa smaa Afstande.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Forterne altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet. Middeldrunds-Fort: 55° 43' N. Br. 12° 40' Ø. Lgd. Kastrup-Fort: 55° 39' N. Br. 12° 39' Ø. Lgd. (Danske Løds, Side 292.)

328. Vrag afmærket. Kongedyb. Sundet. En Galease er sunket i Kongedyb, c. 500 m N. fra den røde Vager med 3 Koste, der ligger ved Yderenden af Kloakledningen, og lidt V. for Trekroner røde Ledeflylinie. Isen har borttaget Vragets Mast; en Vragvager, hvorfra der om Natten vises en hvid Lanterne, er udlagt ved Vraget. Vraget ligger i Mærkerne: »Vestru-

362. Fyr ikke slukket. Burling Island. Burling Island Fyr er ikke slukket. 39° 24' N. Br. 9° 30' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 235. Kjøbenhavn 1912.)

363. Taagesignal midlertidigt ophævet. Cabo Espichel. Paa Grund af Beskadigelse gives indtil videre ikke Taagesignal fra Cabo Espichel Fyr. 38° 24' 50" N. Br. 9° 12' 57" V. Lgd.

364. Klokketønderes Baliggenhed. Alright Reef. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Canada. Alright Reef Klokketønde ligger 4 1/2 Sm N. 87° Ø. fra Cape Alright. 47° 23' 58" N. Br. 61° 39' 50" V. Lgd.

365. Klokketønde udlægges. Bassoon Reefs. Nova Scotia S.-Kyst. En sort Klokketønde, mærket »Bassoon Reefs«, udlægges uden nærmere Bekendtgørelse i 44 m Vand 3/4 Sm S. 67° Ø. fra S.-Spidsen af Bassoon Reefs Sø-lige Del. 44° 50' 45" N. Br. 62° 13' 25" V. Lgd.

366. Fyr tændes. Owls Head. Nova Scotia S.-Kyst. Den 15de Februar 1912 tændes paa Yderenden af Owls Head et hvidt Fyr med En-Formmærker hver 15 Sek. Lys 40 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 15 Sm. 44° 43' 11" N. Br. 62° 47' 40" V. Lgd.

367. Lys- og Fløjteønde flyttes. Southwest Ledge. Cape Sable. Nova Scotia SV.-Kyst. Outrent den 1ste Marts 1912 flyttes Southwest Ledge Lys- og Fløjteønde i Sm S. 39° V. l. Den skal ligge 4 Sm S. 39° V. fra Cape Sable Fyr. 43° 20' 12" N. Br. 65° 40' 39" V. Lgd.

368. Fyrflaade udlagt. Weymouth Fore River. Boston Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Indløbet til Weymouth Fore River er udlagt følgende Fyrflaader, der vil ligge ude til 1ste December 1912, og hvorfra der vises hvidt, fast Fyr: 1) Houghs Neck Flats i 6 m Vand. S. 17 1/2° V. fra Windmill Point Fyr og S. 70 1/2° Ø. fra Pig Rocks Baake. 2) Jackknife Ledge i 3 m Vand. S. 13 1/2° V. fra Pig Rocks Baake og S. 79 1/2° Ø. fra venstre Kant af Rock Island Head. Windmill Point Fyr: 42° 18' 10" N. Br. 70° 55' 20" V. Lgd.

369. Tønde ombyttes med Klokketønde. Hog Island Point Shoal. James River. Virginia. Om-trent den 20de Februar 1912 ombyttes Hog Island Point Shoal Tønde 17 til Forsøg med en Klokketønde. 37° 12' 20" N. Br. 76° 41' 35" V. Lgd.

### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

370. Fyr forandret. Batabano. Cuba S.-Kyst. De to hvide, faste Fyr paa Yderenden af Pieren i Batabano Haven er ombyttet med et hvidt Fyr med Fire-Formmærker hver 20 Sek. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret staar 2. i Kbl inden for Pirens Inderende. 22° 41' N. Br. 82° 21' V. Lgd.

### VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

371. Grund tiltaget. Mala Bank. Gulf of Guayaquil. Ecuador. Mala Bank tillager Sø- efter. 4. m Dybde er fundet 6.2 Sm S. 38° Ø. fra Mala Hill. Herfra er der paa en Strækning af 2 Sm i Retning N. 38° V. fundet 4.5 m Vand indtil 6. Sm S. 60° Ø. fra Mala Hill, hvor der fandtes 9 a 10 m Vand i Overensstemmelse med Kortene. Mala Hill: 2° 48' S. Br. 79° 58' V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

372. Fyr midlertidigt forandret. Punta Secca. Messina. Sicilien Ø.-Kyst. Punta Secca Fyr. NØ. for Messina Haven, er forandret til midlertidigt at vise rødt, fast Lys. 38° 11' 45" N. Br. 15° 34' 27" Ø. Lgd.

373. Mindre Dybde. S. Pietro NV. Golfo di Taranto. Italien. NV. for Øen S. Pietro er der fundet følgende Dybder: 1) 8 m paa 40° 27' 58" N. Br. 17° 08' 05" Ø. Lgd. 2) 14 m paa 40° 28' 03" N. Br. 17° 07' 20" Ø. Lgd. 3) 20 m paa 40° 29' 00" N. Br. 17° 06' 30" Ø. Lgd. 4) 18 m paa 40° 27' 52" N. Br. 17° 07' 13" Ø. Lgd. 5) 29 m paa 40° 28' 40" N. Br. 17° 06' 45" Ø. Lgd. Positionerne svarer til italiensk Kort Nr. 227.

374. Fyr atter tændt. Brindisi. Fyrene ved Brindisi og tilstøtende Farvande er atter tændt. Brindisi: 40° 40' N. Br. 17° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2183. Kjøbenhavn 1911.)

375. Lystønde flyttet. Chioggia. Lystønden ud for den ny Ø-Mole ved Chioggia Haven ligger nu 1600 m S. 84° Ø. fra Fyret ved Caronhan Fort, der ligger paa 45° 14' 05" N. Br. 12° 17' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2552. Kjøbenhavn 1911.)

376. Fyr forandret. Malanocco. Fyret paa Yderenden af N.-Molen ved Malanocco er forandret til et grønt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek.

Kant af Petroleumstøtterne ved Hellerup Havn overet med højre Kant af Trekroner og Nystolm gamle Krau overet med den S-lige Rastion paa Møllentorv. Omrentlig Plads: 55° 41' (07") N. Br. 12° 38' (35") Ø. Lgd.

**328.** Fyr slukket. **Dragør-Fort, Sundet.** Iha Due d'Alben er beskudt af Is er Dragør-Fort Fyr slukket. 55° 35' (20") N. Br. 12° 41' (21") Ø. Lgd.

**330.** »Drogden» Fyrskib inddraget for Is. Sundet. »Drogden» Fyrskib er inddraget for Is. 55° 32' (14") N. Br. 12° 43' (00") Ø. Lgd.

**331.** »Gjelder-Havn» Føjelønde i Drift. **Bøttersen.** »Gjelder-Havn» Føjelønde er i Drift V. eller. 54° 31' (00") N. Br. 11° 58' (00") Ø. Lgd.

**332.** Fyrskibet »Gjelder-Rov» og »Gjelder-Havn» inddraget for Is. **Bøttersen.** Paa Grund af Is er Fyrskibene »Gjelder-Rov», 54° 27' (35") N. Br. 12° 09' (42") Ø. Lgd., og »Gjelder-Havn», 54° 32' (24") N. Br. 11° 56' (20") Ø. Lgd. inddraget.

## B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 333.** »Svinbåden» Fyrskib inddraget for Is. Sundet. **Sværteg.** I Folge Telegram fra Løds-kaptajnen i Malinö er »Svinbåden» Fyrskib inddraget for Is. 56° 10' 41" N. Br. 12° 31' 08" Ø. Lgd.
- 334.** Løds- og Fyrskibet »Malinö Redde» inddraget for Is. Sundet. I Folge Telegram fra Løds-kaptajnen i Malinö er Løds- og Fyrskibet »Malinö Redde» inddraget for Is. 55° 38' 34" N. Br. 12° 56' 45" Ø. Lgd.
- 335.** »Fælsterhorst» Fyrskib inddraget for Is. Sundet. I Folge Meddelelse fra Løds-kaptajnen i Malinö er Fyrskibet »Fælsterhorst» inddraget for Is. 55° 17' 37" N. Br. 12° 47' 15" Ø. Lgd.
- 336.** »Trelleborgs Redde» Fyrskib inddraget for Is. **Sværteg S-Kyst.** I Folge Telegram fra Løds-kaptajnen i Malinö er »Trelleborgs Redde» Fyrskib inddraget for Is. 55° 20' 37" N. Br. 13° 08' 36" Ø. Lgd.
- 337.** Lystønde inddraget for Is. **Ahus.** Ahus ydre Lystønde er inddraget for Is. 55° 55' 24" N. Br. 14° 24' 00" Ø. Lgd.
- 338.** »Ugrunden» Fyrskib inddraget for Is. **Kalmarsund.** »Ugrunden» Fyrskib er inddraget for Is. 56° 20' 54" N. Br. 16° 14' 57" Ø. Lgd.
- 339.** Fyrskibene »Almagrundet» og »Svenska Björns» inddraget for Is. I Folge Meddelelse fra Løds-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibene »Almagrundet», 59° 09' 05" N. Br. 19° 08' 05" Ø. Lgd., og »Svenska Björns», 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd. inddraget for Is.
- 340.** Oplysning om Fyr. **Aho og Alands Distrikt, Bottniske Bugt, Finland.** 1) Reklininge af Lemström Ledelyrthne er N. 11° 0'—S. 11° 0'. 60° 04' N. Br. 20° 01' Ø. Lgd. 2) Reklininge af Linné Svartgrund Fyr overet med Bokulla Fyr er S. 74½° V. N. 74½° Ø. Svartgrund Fyr: 59° 50' N. Br. 21° 23' Ø. Lgd. 3) Reklininge af Linné: Saksgrund Fyr overet med Ahus Fyr er S. 25½° V.—N. 25½° Ø. Saksgrund Fyr: 60° 25' N. Br. 22° 08' Ø. Lgd. 4) Hellman hvide faste Fyr lysør fra S. 39½° V. gennem V. til N. 63½° V. og fra N. 68° Ø. gennem Ø. til S. 74½° Ø. 60° 12' N. Br. 19° 19' Ø. Lgd.
- 341.** Oplysning om Fyr. **Finske Bugt.** 1) Reklininge af Linné: Fyret paa Santonsari Ø. Punt overet med Santonsari Fyr er S. 6° Ø.—N. 6° V. Santonsari Fyr: 60° 37' N. Br. 28° 34' Ø. Lgd. 2) Reklininge af nedennævnte Linier er følgende: a) Norsari Baake overet med Hovussari Baake: S. 18½° Ø.—N. 18½° V. b) Lang Wran Baake overet: S. 13° V.—N. 13° Ø. c) Brandholm Baake overet med Glosholm Baake: S. 64° Ø.—N. 64° V. Brandholm Baake: 60° 29' N. Br. 26° 31' Ø. Lgd.
- 342.** Oplysning om Fyr og Taagesignaler. **Neva» Fyrskib og Kronstadt, Finske Bugt.** Rusland. Fyret paa S.-Hjørnet af Krigshavnen ved Kronstadt er et hvidt og blåt Lydlyr, der viser 36 å 40 Lys i Minuttet. 59° 58' N. Br. 29° 47' Ø. Lgd.
- Ved S.V.-Hjørnet af Handelshavnen gives Taagesignaler med Klokke.
- »Neva» Fyrskib giver Taagesignaler paa følgende Maade: a) Skiftets Signal med Klokke eller Taagehorn hver 2 Minutter. b) Et-Knald hver 15 Minutter. 59° 56' N. Br. 30° 08' Ø. Lgd. (Kort Nr. 1555)
- 343.** Fyr midlertidig slukket. **Vulso, Finske Bugt.** I Folge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyret paa Vulso Baake midlertidig slukket. 59° 36' N. Br. 24° 43' Ø. Lgd.
- 344.** Oplysning om Fyr. **Domassers, Riga Bugt.** Domassers Fyr er et hvidt Fyr med En-Fornørkeser hver 50 Sek.. Lys 45 Sek.. (I Heds Fornørket 5 Sek. 57° 48' N. Br. 22° 39' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205)
- 345.** Oplysning om Taagesignaler. **Saritscheff» Fyrskib, Østersøen.** »Saritscheff» Fyrskib

giver som Taagesignaler To-Stød hver 54 Sek., Stød 3 Sek., Pause 8 Sek., Stød 3 Sek., Pause 40 Sek. 58° 17' N. Br. 21° 29' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205)

**346.** Tender inddraget. **Bernsten Rev og Lihau, Østersøen.** Tenderne ved Indløbet til Lihau Havn og Bernsten Rev er inddraget. Bernsten Rev: 56° 23' N. Br. 20° 33' Ø. Lgd.

**347.** Oplysning om Fyr. **Baekøen, Østersøen.** Baekøen Fyr viser Tre-Blink hver 40 Sek., 3 Blink i Løbet af 10 Sek., Nørke 30 Sek. 57° 12' N. Br. 21° 25' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206)

**348.** »Jasvund» atter udlagt. **Taagesignaler ophørt, Stubbenkammer, Tyskland.** »Jasvund» Fyrskib er atter udlagt og Taagesignaler ved Stubbenkammer er ophørt. 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde» Nr. 280. Kjøbenhavn 1912.)

**349.** »Fehmarnbalt» Fyrskib inddraget for Is. I Folge Meddelelse fra »Marineamt» i Berlin er »Fehmarnbalt» Fyrskib inddraget for Is. 54° 36' 02" N. Br. 11° 09' 28" Ø. Lgd.

**350.** »Kalkgrund» Fyrskib inddraget for Is. **Fleusborg Fjord.** I Folge Meddelelse fra »Marineamt» i Berlin er »Kalkgrund» Fyrskib inddraget for Is. 54° 49' N. Br. 9° 53" Ø. Lgd.

### II. Kattegat og Skagerrak.

**351.** Belysning og Almærkning upaalidelig. **Kristiansfjord, Norge.** Belysningen og Almærkningen ved Kristiansfjord er upaalidelig paa Grund af Is. Indløbet: 59° 03' N. Br. 10° 40' Ø. Lgd.

### III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**352.** Forsøgsøstænd inddraget. **Vareler Fährwasser, Jæde, Tyskland.** Forsøgsøstændene, der var udlagt i Nørheden af Tonde V/B i Vareler Fährwasser, er borttaget og Almærkningen inddraget. Tonde V/B: 53° 29' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde» Nr. 650. Kjøbenhavn 1911.)

**353.** Tønde inddraget. **Schelde, Belgien.** I Schelde er Spidsstønde Nr. 54 inddraget. 51° 15' N. Br. 4° 19' Ø. Lgd.

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

**354.** Oplysning om Fyr. **Beaquet, Abords de Cherbourg, Frankrig.** Bagfyret ved Beaquet Havn staar 70 m S. 7° V. fra Forfyret. 49° 39' 13" N. Br. 1° 32' 52" V. Lgd.

**355.** Underandsklokke. **Roche à Pic, Point de Créach, Ile d'Ouessant, Den 15de Februar 1912** træder Taagesignaler med Underandsklokke i Virksomhed ved Roche à Pic, c. 130 m N.N.V. fra Créach Fyr. Klokken giver To-Slag hver 5 Sek. 48° 27' 35" N. Br. 5° 07' 46" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde» Nr. 2779. Kjøbenhavn 1910.)

**356.** Taagesignaler. **La Jument, Cheneal du Fromeur, Approches d'Ouessant.** Den 15de Februar 1912 træder Taagesignaler ved La Jument Fyr i Virksomhed. Strøen giver Tre-Stød hver 1 Minut. 48° 25' 23" N. Br. 5° 08' 03" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde» Nr. 2213. Kjøbenhavn 1911.)

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

**357.** Vrag uskadeliggjort. **Brest, Frankrig.** Vraget, der ligger ved Ledelyrthnen til Goullet, er borttaget og Almærkningen inddraget. 48° 18' 38" N. Br. 4° 43' 52" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde» Nr. 2894. Kjøbenhavn 1911.)

**358.** Vrag almærket. **Lavardin, Pentris d'Antioche.** En grøn Spidsstønde med Kegel er udlagt ved Vraget af Fiskerfartøjet »Charles-Aristides», som ligger 180 m N. 60° Ø. fra Lavardin Fyrbaak, der ligger paa 48° 08' 06" N. Br. 1° 14' 31" V. Lgd.

**359.** Fyr forandret. **Marquis, Giroude.** Marquis røde, faste Fyr viser nu rødt Lys med En-Fornørkeser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Nørke 2 Sek. Flammens Højde: 6 m. Lysvæve: 8. Sm. 45° 00' 00" N. Br. 0° 33' 30" V. Lgd.

**360.** Fyr upaalidelig. **Leixões, Portugal.** Paa Grund af Beskadigelse maa man indtil videre ikke stole paa at Fyret paa S.-Nalen ved Leixões Havn brænder. 41° 10' 42" N. Br. 8° 42' 26" V. Lgd.

**361.** Fyr tændes. **Penando da Saudade.** Den 15de Februar 1912 tændes paa Saudade Skær, c. 800 m N. for Landsbyen S. Pedro de Muel, et hvidt Fyr med En-Fornørkeser hver 7, Sek. Flammens Højde: 55 m. Lysvæve: 30 Sm. 39° 45' 45" N. Br. 9° 01' 43" Ø. Lgd.



45° 20' 02" N. Br. 12° 20' 38" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1215, Kjøbenhavn 1911.)

**377. Oplysning om Fyr. Spitzø Senisa.** Kanal S. Antonio, Sehenico, Østerrig-Ungarn. Spitzø Senisa Fyr lyser hele Horisonten rundt. 43° 43' N. Br. 15° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1800, Kjøbenhavn 1910.)

**378. Fyr tendt, Fyr forandret. Stagnogrando, Sabbioncello.** I Kanal von Stagnogrando er følgende Fyr tendt: 1) Et ubevogtet, hvidt, fast Fyr, 5<sup>2</sup>/<sub>2</sub> Kbl N. 60° V. fra Broce Havnefy. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 2 Sm. 42° 49' N. Br. 17° 42' Ø. Lgd. 2) Et ubevogtet, fast, rødt Fyr, 8<sup>2</sup>/<sub>2</sub> Kbl N. 56° V. fra Broce Havnefy. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 1 Sm. 42° 49' N. Br. 17° 42' Ø. Lgd. Begge disse Fyr skal holdes om Bagbord for Indgaende. Stagnogrando røde, faste Havnefy er forandret til et grønt, fast Fyr. Synsvidde: 2 Sm. 42° 50' N. Br. 17° 42' Ø. Lgd.

**379. Fyr tendt. Cannosa. Kanal von Calamotta.** Ved Indreuden af den lille Mole ved Cannosa er tendt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 5 Sm. Under Storm fra 3dje Kvadrant kan Fyret ikke lænades. 42° 42' N. Br. 17° 58' Ø. Lgd.

**380. Lystønde slukkes ikke. Port Said, Ægypten.** Det røde, faste Fyr paa Lystønden, som ligger i Kbl N. 35° V. fra Yderenden af Ø.-Bølgebræderen ved Port Said, vil ikke blive slukket. 31° 16' N. Br. 32° 19' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 193, Kjøbenhavn 1912.)

**381. Fyr forandres. Tonkoush-Herbillion, Algier.** Den 10de Februar 1912 forandres det hvide, faste Fyr paa Molen ved Tonkoush-Herbillion til et grønt, fast Fyr. Lysvane: 1; Sm. Lovrigt uforandret. 37° 04' 15" N. Br. 7° 23' 12" Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**382. Skær findes ikke. Stroomklip Sø. Straat Soenda. Sumatra S.** Skæret med under 2 m Vand, c. 4 Kbl Sø. fra Stroomklip, som var rapporteret i 1883, er forgyæves eftersøgt. Stroomklip: 5° 55'; S. Br. 105° 49' Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

**383. Karantænebestemmelser.** Italien. — Kommanden for Skibe fra Donau og de rumænske Havne i Sorte Hav er opløvet. Tyskland. — Durban er erklæret for pestsmittet.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Febr. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab ....	112—112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	98—97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	109— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
København .....			
Carl .....	103—102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103
Dannebrog .....	104— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86
Urania .....	19— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19	19 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union .....			
Dampsk. af 1896 .....	102—101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Heimdal .....	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	141 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —142	141 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	142
Østerøen .....			
Nordøen .....	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10
Gorm .....	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Torm .....	108—107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108
Inga .....			
Cimbria .....	88	87	90
Vesterhavet .....			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..			
Forenede Bugser-Selskab .....		45	57
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	62— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	62	62 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88 .....			
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk.-Selsk. ....			
4% Østasiask Komp. ....			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....			
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats. ....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf. ....	90	92	
4% — — — — — 2. Serie..	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
4% — — — — — 1. — ..	96	98	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. ....	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
4% — — — — — 7. — ..	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. ....	88	90	
4% Østift. Kreditf. ....	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank .....			148 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	150
Privatbank .....	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....	147— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		147	147 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....	146 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		148 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	148 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundtejerbank .....	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....	109—108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109
Helsingørs Jærnsk. ....	94—94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr. ....	283 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —264		284 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	284 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	184 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		184 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	184 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 7. Februar 1912.**

	10 d. d.	
	avista Sælger	Køber
Hamburg .....	89.00	88.80
London .....	18.25	18.21
Paris .....	72.35	
Amsterdam .....	151.05	
Wien .....	75.85	

**Notering paa Berlins Børs d. 7. Februar 1912.**

Russiske Noter .....	216.50
4% Russiske Consols. ....	92.00
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — — — — — Boden Kredit. ....	—
5% Mexikanske 1899 .....	100.40
5% Rumænske Stats .....	101.30
4% — — — — — 1890 .....	95.00

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

Forenede Dampsk. 368,000, „Danmark“ 310,000, „Norden“ 398,000, „Carl“ 120,000, „Dannebrog“ 462,000, „Skjold“ 234,000, „Urania“ 50,000, „Dampskib. af 1896“ 96,000, „Heimdal“ 134,000, „Gorm“ 178,000, „Neptun“ 124,000, „Dansk-russisk“ 380,000, „Østasiatisk“ 204,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 18. Ved Stranden.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

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

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøvegang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

**Skibsprovieringsforretning**

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Paaning og 1ste Klasse's Syning.

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

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

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

## Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panterel.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtere etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0  
16'-0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
\ 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
Kjøbenhavn K.

## Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 13. Februar 1912.

19. Aarg.

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS**  
**AKVAVITTER.**



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

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

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

## LANDMANDSBANKEN

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

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

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

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skiberederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.  
Leverandør til Marinen.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

## Dansk Styrmandsforening.

Ordinær Generalforsamling

afholdes

Søndag den 18. Februar 1912, Eftm. Kl. 7  
i Prins Wilhelms Palæ, St. Anna Plads 13.

# Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

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

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslor, Smedegods af de største Dimensione.

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

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

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren. Bestyrelsen.

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mdl. Nærmere ved Vilh. Rasch, Forstander.

## Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Nortig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.  
Telefon 7262.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

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

## Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

**Remington,**  
eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



**C. L. Seifert,**  
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Kjøbenhavn, den 13. Februar 1912.

Dampskibsselskabet »Norden«, der, som bekendt, har deklareret et Udbytte paa 5 pCt., har udsendt Regnskab for det forløbne Driftsjaar.

Selv om Norden, hvis Skibe væsentligst sejler i oversøisk Fart, først i den sidste Del af 1911 ret har draget Nytte af de opadgaende Konjunkturer for Skibsfarten, viser Regnskabet et smukt Resultat, og Driftsoverskudet Kr. 497.807 er betydeligt større end i 1910, da det androg Kr. 311.231.

Af Regnskabet fremgaar det iøvrigt, at Selskabets 11 Skibe har givet et Overskud paa Kr. 556,355 Kr., hvorfra fragaar c. Kr. 60.000 til Omkostninger, navnlig Administration og Renter, der i Aar kun har beløbet sig til Kr. 30.670 mod Kr. 39.278 i Fjor.

Af Driftsoverskudet faar Aktionæerne, som nævnt, 5 pCt. eller Kr. 190.000, medens der til Reservefonden henlægges Kr. 305.000 mod Kr. 150.000 i Fjor, altsaa en Henlæggelse paa mere end det dobbelte. Reservefonden andrager herefter, naar Tab ved Havarier, Klassifikationser etc. er trukket fra Kr. 2.001.483, og herfra fragaar Kr. 1.300.000 som afskrevet paa Skibenes Kapitalkonto (Kr. 6.231,700).

Efter de sidste Aars alt andet end opmuntrende Aar for Skibsfarten, er det glædeligt at se Aarets første udsendte Regnskab bære tydeligt Vidnesbyrd om en virkelig Bedring af Fragtmarkedet, et Vidnesbyrd, som man jo allerede ved, at Regnskaberne fra de øvrige Dampskibsselskaber vil bekræfte. End mere glædeligt er det, at Fragtmarkedet stadig er godt og nærmest opadgaende, særlig paa de fjerne Pladser, hvorpaa det her omtalte Selskabs Skibe væsentlig sejler. (Berl. Tid.)

Det finske Lodsvesen. I Følge »Manchester Guardian« bestaar det finske Lodsvesens Personale af omtrent 1.000 Lodser og Lodslærlinge, fordelt paa 146 Stationer. Det har 402 Fyr og Fyrskibe og 15 Dampere til sin Raadighed, hvoriblandt der er tre Isbrydere. Der er en Mulighed for, at Lodserne vil foretrække at tage deres Afsked hellere end at underkaste sig den russiske Styrelse, i hvilket Tilfælde Sejlads paa de finske Kyster midlertidig næsten vil blive umulig, da disse Kyster hører til de farligste i Verden. Men selv om Lodserne ikke gaar til denne Yderlighed, er der Grund til at befrygte, at Tjenesten under russisk Styrelse vil tabe i Paalidelighed. I Følge en Statistik, som er fremkommet i finske Blade, ankom der sidste Aar 564 Skibe til Finland fra England med en Tonnage af 388,483 Tons, medens der fra finske Havne afgik 994 Skibe til britiske Havne med en Tonnage af 810.236 Tons. Risikoen for denne betydelige Skibsfart vil sikkert forøges, hvis den finske Lodstjeneste bliver russisk, og Forsikringselskaberne vil forhøje deres Præmier.

Udvidelsen af Kejser Wilhelm-Kanalen. Efter hvad der skrives til »Das Schiff« lader Tidspunktet for Fuldførelsen af Kejser Wilhelm-Kanalens Udvidelse sig allerede nu forudse. Disse Arbejder blev paabegyndt i 1907, og man forudsatte den Gang en samlet Udgift dertil af 223 Mill. Mark. Ved Efterregninger i den senere Tid har det vist sig, at Overslagssummen vil komme til at passe. Til Dato har der været bevilget 114 Mill. Mk. til Udvidelsen. I Finansaaret 1912 kommer dertil 42 Mill. Mk., hvorefter der ved Begyndelsen af 1913 endnu vil være 67 Mill. Mk. til Raadighed. Derefter tør det anses som temmelig sikkert, at Udvidelsen af Kanalens, der er blevet foretaget med 5.000 Arbejdere, vil blive fuldført i 1914 efter at have været i syv Aar.

Kolding Sømandsforening. Den 1. Februar 1887 stiftedes Kolding Sømandsforening paa Foranledning af Skibsførerne P. Gottlob, I. Iversen og O. Thomsen, og Foreningen kan saaledes nu se tilbage paa en 25-aarig Virksomhed. Den talte til en Begyndelse 54 Medlemmer og dens første Formand blev Skibsfører H. Jansen, der i 1894 afløstes af nu afdøde Havnefoged L. Chr. Jordahn. Ved en den 4. Februar d. A. afholdt Generalforsamling valgtes i Afdødes Sted Skibbygmester Chr. Christensen til Formand. Sømandsforeningen tæller nu 106 aktive og passive Medlemmer, samt 21 Æresmedlemmer. Den har i Aarenes Lob kunnet hjælpe trængende Medlemmer eller deres Enker med c. Kr. 3.800 og har i Begravelseshjælp udbetalt Kr. 1.900. Foreningen nyder stor Sympati i sin Hjemstedsby, og ejer nu en Formue paa over Kr. 10.000.

D. F. D. S.s Begravelseskasse har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1911. Heraf fremgaar det, at Medlemsantallet den 31. December f. A. var 535. Formuefremgangen har været c. 3.000 Kr., idet Medlemsantallet i dette Aar er forøget med 90. Indtægterne har været: Kassebeholdning fra f. A. Kr. 52.75, Kontingent og Indskud Kr. 8.136.00, indvundne Renter Kr. 732.32, hævet i Sparekassen Kr. 4.400.00; ialt Kr. 13,321.07. Udgifterne har været: Begravelseshjælp Kr. 4.400.00, Forretningsførerens Gage og Gratiale Kr. 400.00, Inkassations Kr. 340.70, andre Udgifter Kr. 388.70, indsat i Sparekassen Kr. 7.757.32. Kassebeholdning ved Aarets Udgang Kr. 34.35; ialt Kr. 13,321.07. Foreningens Formue udgør Kr. 22,350.54. Hvis et af Bestyrelsen fremsat Forslag bliver vedtaget paa den forestaaende Generalforsamling, vil Begravelseshjælpen blive forhøjet til Kr. 450.

Traadløs Telegrafi. I en Tillægsbekendtgørelse til den amerikanske Lov om Passagerskibes Forsyning med traadløs Telegraf, der træder i Kraft efter Juli Maaned d. A., fastsættes det, at intet Passagerskib maa forlade eller søge at forlade amerikansk Havn, medmindre dets Radiotelegraf Apparater, der skal kunne sende Meddelelse i en Afstand af 100 miles, betjenes af to dygtige Telegrafister, hvoraf en altid skal være paa Vagt Døgnet rundt. (»Shipp. Gaz.«)

Motorskibet »Selandia«s officielle Prøvetur finder Sted den 14. ds. Burmeister & Wain har modtaget Hundreder af Anmodninger fra Fagmænd i Indland og Udland om at maatte være med paa Sejladsen. Der vil blive udstedt 150 Indbydelser til den første Prøvetur, men for at imødekomme de fremsatte Anmodninger vil der blive foretaget flere Prøvefarter, hvor de øvrige Gæster vil blive fordelt.

Esbjerg—Parkeston-Ruten. Esbjerg, den 9. Februar. Efter hvad »Esbjerg Avis« erfarer, foreligger der nu et Grundlag for Overenskomst med Det forenede Dampskibsselskab angaaende Eksport af Landbrugsprodukter. Overenskomsten vil medføre lidt højere Takster, men Forhøjelsen vil dog blive ret ubetydelig. Den ny Kontrakt skal være underskrevet inden 1. April.

Havneafgifterne i Göteborg. Göteborg, den 9. Februar. Göteborgs Byraad har vedtaget Havnebestyrelsens Forslag om Nedsættelse af visse Havneafgifter for Det forenede Dampskibsselskabs

Skibe, der gaar i Trafik mellem Gøteborg og nordamerikanske Havne. (Ritz. Bur.)

sædvanlige Henlæggelser til Reservefonden i Henhold til Lovene. (Berl. Tid.)

Somærkerne i de danske Farvande. Marineministeriet meddeler: Vagerne i Sundet er mere eller mindre beskadiget af Isen, og flere af dem er fjærnet fra deres Plads. Man bør overhovedet ikke noget Steds i de danske Farvande stole paa Afmærkningen under de nuværende Omstændigheder.

Skoleskibet »Viking». Til Rederiet for Skoleskibet »Viking» er der fra Rederfirmaet F. Laeisz i Hamburg indløbet Meddelelse om, at dette Selskabs firemastede Barkskib »Pamir», Kaptajn R. Mielche, den 21. November f. A. paa 52° 24' S. Br. og 56° 12' V. Lgd. har signaleret med Skoleskibet »Viking» af Kjøbenhavn, der ønskede sig rapporteret. Alt vel om Bord.

Kulgrubearbejderne i England. London, den 8. Februar. Kulgrubejerne og Grubearbejderne genoptog i Dag Forhandlingerne. Der foreligger imidlertid ikke noget om Resultatet af disse, og det vides end ikke, om Forhandlingerne vil blive fortsat. Det betvivles nu, at Strejken kan undgaaes. (Ritz. Bur.)

Det danske Kulkompagni. Bestyrelsen for Det danske Kulkompagni agter at foreslaa Generalforsamlingen et Udbytte af 10 pCt. for Driftsaaret 1911 efter sædvanlige Henlæggelser til Fornyelse etc.

Konsulatvæsnet. Den 7. Februar er ulønnet dansk Vicekonsul i Greenock R. W. Muir efter Ansøgning blevet afskediget fra nævnte Post.

Meteorologisk Instituts Oversigt over Isforholdene den 10. ds. Taagen vanskeliggør Oversigten, Kalfegat ubehagelig Is, gennem Lillebælt lukket for Sejlskiibe. Storebælt's sydlige Del og Femerbælt kun mulig for kraftige Dampere eller med Isbryderhjælp. Ved Gjedser er Skibsfarten helt lukket, ved Møen og Stevns besværlig; fra Falsterbo-Hveen nogenlunde isfrit. Farvandene mellem Øerne Syd for Fyn og Sjælland helt lukket.

Udlagte Fyrskibe. Marineministeriet meddeler: Fyrskibet »Trelleborgsredd» er atter udlagt paa Station.

Falsterbørev Fyrskib er genudlagt paa Station.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Rusland: Byerne Triest, Rom, Neapel og Palermo samt de italienske Provinser Neapel, Kaserti, Salerno, Palermo, Genua, Catania, Aquila, Campobasso, Cosenza, Livorno, Trapani og Venedig er erklæret for kolerafri.

Dampskibsselskabet »Gimbrja» har paa et den 10. ds. afholdt Bestyrelsesmøde vedtaget at henstille til Generalforsamlingen, at der for 1911 til Aktionærerne udbetales 10 pCt. i Udbytte, samt foretages de

De C. K. Hansenske Dampskibsselskaber. Efter sikkert Forlydende vil Udbyttet for 1911 for Dampskibsselskaberne »Dannebrog», »Dampskibsselskabet af 1896» og »Neptun» blive 6 pCt.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 giver 8 pCt. i Udbytte.

Dødsfald. Føreren af »Fox II», Kaptajn Andersen, er i Følge »Riget» død den 8. ds. Han havde i 28 Aar sejlet paa Grønland og hjemførte i 1907 den første Mylius-Erichsen-Ekspedition.

Til Undersøgelse og Overvejelse af Forholdene ved Hvide Sande samt i det hele af Afløbsforholdene for Ringkjøbing Fjord har Ministeriet for offentlige Arbejder under 5. ds. nedsat en Kommission bestaaende af følgende Medlemmer: Amtmand S. O. Bache, Thisted, Kommissionens Formand, Entreprenør N. C. Monberg, Havnebygmester H. C. V. Møller, Ingeniør af 1. Grad under Vandbygningsvæsnet A. Poulsen, Direktør for Jydsk Telefon-Aktieselskab G. Kirk, Fiskeriinspektør F. V. Mortensen, Ingeniør Claudi Westh, Viborg, Amdradsmedlem, Gaardejer J. Andrup, Lønborg. Som Kommissionens Sekretær fungerer Fuldmægtig i Ministeriet for offentlige Arbejder Finn Hoskier.

## Skibbygningsindustrien i 1911.

Skibbygningsindustrien har i 1911 haft et stort Opsving. Som de følgende Tal viser, har der i alle Lande, kun med Undtagelse af De forenede Stater, Belgien og Sverig været en stor Fremgang, større end i noget tidligere Aar; med Hensyn til Størrelsen af den byggede Tonnage vil 1911 stadig staa som et Mærkeaar, navnlig naar man samtidig erindrer, at der ingen Tegn har været paa, at Byggeriet har været udover Efterspørgslen. Under flere af de tidligere Opgangsperioder har man haft Indtrykket af, undertiden ogsaa Vished for, at Eftersmækket vilde mere end udligne den øjeblikkelige Opgang. I Modsætning hertil har denne Gang Efterspørgslen efter ny Tonnage været saa permanent, og Fragtmarkedet været saa konstant, under den stadig stigende Tonnage, at ved Slutningen af 1911 kun en usædvanlig ringe Del af Verdens-tonnagen er uden Beskæftigelse. Priserne har imidlertid for den største Del af Aaret været lave, saa til Trods for den store Omsætning har Værfternes Udbytte sikkert kun været moderat.

En kortfattet Oversigt over Resultaterne af Skibbygningen i de forskellige Lande i 1911, vil sikkert være af Interesse.

Der er i de forskellige Lande bygget som angivet (i Brutto Tons): til Sammenligning er 1910 anført.

Af omstaaende Oversigt fremgaar det, at der i 1911 er bygget 570 Skibe med 1.202,821 Tons og 1.333.743 HK, mere end i 1910. Heraf falder paa

Storbritannien alene 325 Skibe med 746.082 Tons og 506.917 HK., som saaledes stadig staaar langt foran alle andre Lande i Skibbygning, i saa høj Grad, at to forskellige Distrikter, »Glyden» og »Tynen» hver for sig har bygget mere end hele Tyskland tilsammen. Det er iøvrigt særligt fra dette Land, at England frygter

Land	1911			1910		
	Antal Skibe	Tons	HK.	Antal Skibe	Tons	HK.
England . . . . .	897	1,221,948	1,139,527	692	752,136	861,034
Skotland . . . . .	557	671,624	837,668	450	420,250	624,268
Irland . . . . .	24	186,825	150,116	21	167,102	137,730
Eng. Kolonier . . . . .	152	29,249	12,875	142	24,077	10,237
Storbritannien . . . . .	1,630	2,109,646	2,140,186	1,305	1,363,565	1,633,269
Tyskland . . . . .	330	401,881	666,785	310	217,718	306,087
De foren. Stater . . . . .	160	268,561	257,825	151	351,369	304,689
Frankrig . . . . .	106	184,411	324,225	51	99,796	165,630
Holland . . . . .	480	178,618	101,730	406	124,145	86,929
Rusland . . . . .	13	94,905	169,215	8	1,854	160
Italien . . . . .	18	86,814	148,150	9	36,075	62,600
Japan . . . . .	183	84,462	164,375	165	60,192	96,638
Østrig-Ungarn . . . . .	54	68,390	48,485	34	32,121	29,796
Norge . . . . .	81	38,222	41,004	65	32,998	30,890
Danmark . . . . .	32	18,961	18,040	26	11,922	10,758
Belgien . . . . .	38	12,489	1,798	30	15,302	26,965
Sverig . . . . .	20	9,734	16,931	33	9,733	21,920
Spanien . . . . .	6	6,760	10,800	1	3,234	—
Kina . . . . .	48	4,222	3,920	34	5,211	3,215
Grækenland . . . . .	0	0	0	1	20	180
<b>Totalt . . . . .</b>	<b>3,199</b>	<b>3,568,076</b>	<b>4,113,469</b>	<b>2,629</b>	<b>2,365,255</b>	<b>2,779,726</b>

Konkurrence, idet De forenede Stater, i Modsætning til dets Stilling i de fleste andre Industrigrene, staar meget ugunstigt i Skibbygning; der er endog en meget betydelig Tilbagegang at notere i dette Aar, medens Tyskland, som senere paavist, har en Opgang paa 100 pCt. af fremvise. De forskellige Distrikter i Storbritannien fordeler sig som følger:

Distrikt	Antal Skibe	Tons	HK.
Clyde . . . . .	413	630,583	789,929
Tyne . . . . .	125	417,175	421,060
Wear . . . . .	86	286,834	193,343
Tees & Hartlepoons . . . . .	131	279,245	160,640
Belfast . . . . .		186,825	150,116
Mersey . . . . .		81,085	144,499
Dockyards . . . . .		59,260	—
Humber . . . . .		44,966	55,770
Tay . . . . .		17,303	14,770
Dec . . . . .		12,419	23,614
Forth . . . . .		11,319	9,355
English Channel . . . . .		8,829	90,974
Bristol . . . . .		3,050	540

Clyden staar saaledes aller i Aar som Nummer ét og har i 1911 slaaet alle sine tidligere Rekorder.

Naar man ser hen til de enkelte særlige Mærkeskibe, staar Harland Wolff i Belfast derimod som Nummer ét med det største Skib »Titanic«.

En Liste over de seks største Skibe viser os, at et japansk Skibsværft denne Gang er rykket op mellem de

#### Liste over de 6 største Baade bygget i 1911.

Skib	Type	Tons Brutto	Bygger
Titanic	3 skruet	46,000	Harland & Wolff, Belfast
Laconia	dobbelskr.	18,150	Swan Hunter Wigh, Richardson, Newcastle
Arlanca	3 skruet	15,000	Harland & Wolff, Belfast
Cap Finisterre	dobbelskr.	14,300	Blohm Voss, Hamburg
Shinyo Maru	Turbine	13,377	The Mitsu Bishi Works, Japan
Orama	3 skruet	12,927	John Brown & Co. Ltd. Glasgow

Det Værft i Storbritannien, som har bygget mest er ligeledes Harland & Wolff i Belfast som har bygget 118,209 Tons; der- efter følger:

Swan Hunter & Wigham Richardson	med	109,861 Tons
William Doxford & Søn	—	80,400 —
Sir W. S. Armstrong, Whitworth & Co.	—	74,124 —
William Gray & Co.	—	73,588 —
Russel & Co.	—	72,230 —

største Værfter i Verden; et interessant Tidens Tegn paa den gule Races Udvikling. For ovrigt er 1911 med Hensyn til »greyhounds« ikke særlig bemærkelsesværdigt, det er den store Mængde mellemstore, jævnt hurtige, Baade, som bringer Aaret op i første Række.

Tyskland er gaaet frem fra 217.000 til 400.000, eller omtrent 100 pCt., hvad der tydeligt viser, hvilken enorm Fremgang dette Lands Skibbygningsindustri har haft i 1911. Blandt de tyske Værfter staar Bremer »Vulcan« som Nummer ét med 56.700 Tons.

Frankrig har ogsaa omtrent fordoblet sin Tonnage, den væsentlige Grund hertil er dog de store Krigsskibe, som er sat i Vandet i 1911. Ud af det samlede Aarsudbytte har Marinen bygget 27 pCt. i Form af Krigsskibe.

Norge viser en ringe Tilbagegang. Der er derimod i 1911 bygget et meget stort Antal Lastdampere for norsk Regning i Udlandet, særlig i England.

At Rusland viser den ganske fabelagtige Fremgang fra 1,854 Tons i 1910 til 94,905 Tons i 1911 er udelukkende grundet paa Krigsskibbyggeriet, da der saa godt som ikke bygges Handelsskibe i Rusland. Af den samlede Tonnage i 1911 er de 92.000 Tons Krigsskibe.

Japan er gaaet jævnt frem fra 60.192 Tons til 84.462 Tons. Det er imidlertid værd at notere, at dette opblomstrende Industriland i de sidste tre Aar har præsteret en mærkvaerdig hurtig Udvikling i Skibbygning, hvad nedenstaaende Liste tydeligt viser. Dog maa der tilføjes, at det ikke alene er Lastdampere, men derimod for en stor Del hurtiggaaende Passager- og Postdampskibe, fuldt ud paa Højden med engelske og tyske Dampskibe af samme Klasse.

Japan byggede i 1909 . . . . .	54,154 Tons
1910 . . . . .	60,192 —
1911 . . . . .	84,462

De danske Skibsværfter viser en meget betydelig Stigning i 1911, og en mere detaljeret Oversigt vil sikkert være af Interesse.

#### Burmeister & Wain.

Skib	Type	Tons	HK.	Reder
Flyvefisken	Torpedobaad	217	4,200	Danske Regering
Selandia	Passager- & Lastskib	4,900	2,500	Ostasiatisk Komp.
Marchionel	Frugtdamper	1,654	1,800	O. A. Irgens, Norge
Mandeville	do.	1,655	1,800	A. F. Klaveness, »
Minsk	Fragtdamper	1,229	1,000	Det foren. Dampskibsselsk.
Tomsk	do.	1,229	1,000	do.
	Ialt . . .	10,884	12,300	
	i 1910 . . .	4,913	6,140	

#### Københavns Flydedok og Skibsværft.

Skib	Type	Tons	HK.	Reder
Libau	Passager- & Lastdamper	1,309	750	Russisk Ostasiatisk Dampskibsselsk.
St. Petersburg	do.	1,309	750	do.
Diana	do.	911	1,100	Det foren. Dampskibsselsk.
Petroleum	Tankdamper	720	600	Vestlandske Petroleum Co., Norge
3 Lægttere	Lægttere	119	—	Ostasiatisk Komp.
	Ialt . . .	4,368	3,200	
	i 1910 . . .	2,662	1,662	

## Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skib	Type	Tons	HK.	Reder
Falken	Passager- & Lastdamper	369	440	Det foren. Dampskibsselsk.
Thor	Lastdamper	1,037	650	A. B. Södra Sverige, Sverig
Agnete	Passagerdamper	148	350	Det sydfynske Dampskibsselsk.
Tula	Lastdamper	1,231	1,000	Det foren. Dampskibsselsk.
Ialt . . .		2,785	2,440	
i 1910 . . .		3,165	2,930	

Endvidere har Frederikshavns Skibsværft og Flydedok bygget 10 Skibe med ialt 346 Tons og 100 HK.

Ring Andersen i Svendborg har bygget 4 Skibe med 336 Tons.

N. P. Petersen i Thuro har bygget 1 Skib med 212 Tons

Ialt er der herhjemme bygget 18,961 Tons fordelt paa 32 Skibe og med 18,040 HK., altsaa en Fremgang i Tonnage paa 60 pCt.

Glædeligt er det at se, at vore store Værfter ogsaa har Kunder i Udlandet.

Burmeister & Wain har bygget 3.308 Tons, Flydedokken 3.330 og Helsingør Skibsværft 1.037 Tons for udenlandske Rederier.

Viste 1911 overalt i Verden en stor Fremgang for Skibbygningsindustrien, saa vil 1912 efter al Beregning yderligere forbedre denne Tilstand. Overalt meldes der, baade herhjemme og i Udlandet, om fuldt besatte Bestillinger, og Prisen paa ny Skibe har i de sidste Uger været i stærk Fremgang.

S. H.

## Fragtmarkedet.

## Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe foreligger fra Nordtyskland ikke andre Noteringer for Foraarsfragter end tidligere opgivet. Sverig noterer derimod nu fra Karlshamn, Karlskrona og nærliggende Pladser Sten til de sædvanlige tyske Pladser, bl. a. Gadesten til Stettin 3½ M., Neufahrwasser 3¾ M., Hamburg 5 M., Kantsten Königsberg 4 M. Ogsaa flere Trælaster til slesvigske Havne pr. April og Maj er i Markedet. Danmark udbyder fra Provinserne intet af Interesse. Kjøbenhavn sluttede derimod for Hvede til Randers 25 Øre, Halmstad, Svendborg 20 Øre og for Solsikkekager til Rønne 21 Øre. Hvis Vejret slaar om, og Sejlads bliver mulig, vil der sikkert i Maa-nedens Lob komme tilstrækkelig Laster frem derfra.

## Generalforsamlinger.

## Vejle Sømandsforening

afholdt sin aarlige Generalforsamling den 4. Februar d. A. Foreningens Formand, Skibbygmester Lindtner, fremlagde Regnskabet, som godkendtes af Generalforsamlingen, og gav Meddelelse om Foreningens Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Mægler C. Holm og Havnefoged S. Gviding, og i Stedet for Kaptajn P. Poulsen, som ønskede at udtræde af Bestyrelsen, valgtes Kaptajn Chr. Christensen af Bredballe. De afgaaende Revisorer: Havneingeniør E. Petersen og Kaptajn C. Gadeberg genvalgtes.

Dirigenten, Sagfører H. West, rettede paa Bestyrelsens Vegne en varm Tak til Kaptajn P. Poulsen for den Interesse, han havde vist Foreningen fra dens Stiftelse i 1893 til Dato og udtalte Haabet

om, at han fremdeles vilde interessere sig for den. Forsamlingen viste sin Tilslutning ved at rejse sig.

Medlemmernes Antal er for Tiden e. 100, hvoraf de 45 er saakaldte Overordentlige, der ved deres Kontingent og Gaver bidrager til at støtte Foreningen, saa at der aarligt kan uddeles e. Kr. 500 til Enker og trængende Medlemmer. Foreningen har i de Aar, den har virket, uddelt ialt Kr. 5.250. Regnskabet balancerede med Kr. 5.963.83.

## Fra Sø og Land.

Traadløs Telegrafi og skibbrudne engelske Sømand. Et engelsk Dampskibsselskab, som er beskæftiget i Amerikafart, gør i «Shipp. Gaz.» opmærksom paa en særegen Situation, som kan opstaa paa Grund af modstridende Bestemmelser i de engelske Love og en ny amerikansk Lov. I Følge denne skal Dampskibe, som befordrer Passagerer, under visse Forhold (har 50 Personer, Mandskabet iberegnet, om Bord) være forsynet med traadløs Telegraf, under en Bøde af £ 1,000. En skibbruden Sømand, som bliver sendt om Bord i en engelsk Dampner af en britisk Konsul, bliver imidlertid, i Følge amerikansk Lov, anset som Passagerer. Hvis derfor en skibbruden Sømand bliver sendt om Bord i en Dampner, som har en Besætning af 49 Mand, saa skal den forsynes med traadløs Telegraf. Paa den anden Side er der en Bøde af £ 100, i Henhold til britisk Lov, for at nagte at medtage Passagerer, som sendes om Bord af Konsulaterne.

Her er i Sandhed et Spørgsmaal til Overvejelse mellem de amerikanske Autoriteter og det britiske Udenrigsministerium, tilføjer Bladet.

Dieselmaskiner. Der bygges for Tiden i England tre Dieselmaskiner til et af Flaadens Skibe; hver af dem er paa 4,000 H. K., med otte Cylindre. Der anvendes særskilte Cylindrehoveder, saaledes at Brændstof- og Luftventiler let kan fjernes. Alle Ventiler, frie paa hver Cylinder, bevæges ved en overhængende Vuggevægtstang i Takt med Motoren (som arbejder i Totakt). Krumtaprummet er lukket, men tilgængeligt gennem en Dor, hvorfra en Mand med Lethed kan foretage Eftersyn af Pander etc.; endvidere er Ventilerne til at borttage. Disse er omkring 36 engelske Tommer i Diameter. Luftkompressorerne, der anvendes til Gangsætning o. s. v., drives af en særskilt 1,000 H. K. Maskine af samme Type. Skibet skal have ganske smaa Skorstene til Udstodets Afgang; dette er dog sikkert kun en Overgang. Fremtidens Motorskib faar næppe Skorstene. Der siges, at man vil give dette Forsøgsskib en Tidsfrist paa to Aar for at faa Tid til at heste Erfaringer, inden man indlader sig paa videre og kostbare Eksperimenter i Krigsmarinen.

(«The Motor Boat».)

## Nybygninger, Køb og Salg.

Helsingør Skibsværft har i disse Dage i Følge «Helsingør Avis» modtaget Bestilling paa to Dampere til Det forenede Dampskibsselskab, den ene er bestemt til Fart paa Middelhavet den anden paa Nord- og Østersøen.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsum, er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Skonnerten «Dorkas» hjemmehørende i Marstal, 59 Reg.-Tons og 125 Tons dw., til Hr. Kaptajn Jönsson i Løddeköpinge for Kr. 5,000.

Skonnerten «Charlotte» hjemmehørende i Tyskland, 56 Reg.-Tons og 155 Tons dw., bygget 1911 med 1. Klasse i «Germanischer Lloyd». Skibet er forsynet med en 40 H. K. «Skandia» Motor, og Køberen er hjemmehørende i Rusland.

Galense «Fex» af Barkåkra, 39 Reg.-Tons og 90 Tons dw., ombygget 1902, solgt til Kaptajn P. Josephsen i Krik for Kr. 4,000.

## Skibsefterretninger.

## Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 9./2. til Reval. — Algarve, Borries, pass. Port-



land 9./2. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg. New York 7./2. hertil. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. Stettin 11./2. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Domesnes 10./2. — Antwerpen, Madson, afg. Portland 25./1. — Arno, Fischer, afg. Marseille 9./2. — Aurora, Gommesen, ank. Königsherg 8./2. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. hertil 8./2. — Beira, Lunge, afg. Cardiff 8./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Fair Hill 29./1. — Chr. Brønberg, Mortensen, afg. Antwerpen 4./2. — Christian IX, Mikkelsen, afg. herfra 9./2. — Dagmar, Bogvad, afg. Ghent 5./2. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 11./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Sørensen, afg. herfra 9./2. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./2. — Høgest, Munk, ank. hertil 3./2. — Hjeltn, Hentiksen, ank. hertil 10./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Reval 9./2. til Ghent. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 12./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 9./2. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 28./1. — Kiev, Jørgensen, pass. Domesnes 10./2. — Kursk, Wieneke, afg. Algier 3./2. hertil. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 19./12. — Douro, Sørensen, afg. Havre 10./2. — Louise, Larsen, afg. Korsør 11./2. hertil. — Louisiana, Orsted, afg. New York 27./1. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 14./1. — Minsk, Harder, ank. Königsherg 8./2. — Moskø, Jon Jønsen, pass. Portland 9./2. — Nicolai II Jørgensen, ank. Bourgas 9./2. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 9./2. — Odessa ank. Hull 4./2. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 7./2. — Oscar II, Hempel, afg. New York 1./2. — Pennsylvania, Lissner, pass. Duneth 31./1. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 11./2. — Pregel, Iversen, ank. Reval 6./2. — Saga, Hansen, ank. Riga 11./2. — Saratov ank. Hull 17./1. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 3./2. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 22./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Baltimore 1./2. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 9./2. — Tiber, Petersen, afg. Antwerpen 9./2. — Tomsk, Wiberg, ank. Pera 10./2. — Tyr, Thaning, ank. hertil 12./2. — United States pass. Fair Isle 11./2. — Viking, Meyer, afg. herfra 11./2.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. West Hartlepool 8./2. — Amalienborg afg. Huerva 1./2. — Anna Mærsk ank. Newport Mon 4./2. — Brattlingsberg pass. Norfolk 22./1. — Børglum ank. Savona 28./1. — Chassie Mærsk afg. Livorno 7./2. — Dansberg ank. Newport Mon 30./1. — Elsborg afg. Antwerpen 7./2. — Esrom ank. Middlesbro 7./2. — Flynderborg afg. Odense 3./2. — Fredensborg afg. Cardiff 2./2. — Frederiksborg ank. Huerva 3./2. — Guldborg afg. Leith 7./2. — Gurro pass. Konstantinopel 6./2. — Hammerhus pass. Barbados 6./2. — Harrildsborg ank. Garston 5./2. — Hundborg afg. Kjøbenhavn 4./2. — Høneborg afg. Rotterdam 7./2. — Jelling afg. Newport Mon 7./2. — Jømsborg afg. Nantes 5./2. — Jungshoved ank. Halifax 6./2. — Jægersborg ank. Las Palmas 4./2. — Kallundborg afg. Sevilla 3./2. — Kulo afg. Bordeaux 7./2. — Klampenborg afg. Livorno 1./2. — Krenborg afg. Huerva 4./2. — Lejre afg. Barry 4./2. — Lilleborg pass. Gibraltar 2./2. — Marselisborg ank. Gullport 26./1. — Næsborg afg. Windau 6./2. — Peter Mærsk ank. Burntisland 6./2. — Randelsborg ank. Kjøbenhavn 7./2. — Rosenborg ank. Windau 5./2. — Silkeborg ank. Cardiff 24./1. — Skanderborg ank. Genua 31./1. — Skjoldborg ank. Huerva 31./1. — Skodsborg ank. Savona 31./1. — Spigerborg ank. Huerva 1./2. — Stegelborg ank. Bordenaux 2./2. — Stjerneborg ank. Kjøbenhavn 5./2. — Søborg ank. Göteborg 7./2. — Taarnborg ank. Grangemouth 5./2. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 7./2. — Ulfborg ank. Huerva 31./1. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 8./2. — Visborg ank. Methil 3./2. — Vordingborg ank. Rendsborg 31./1. — Ørkild afg. Horta 21./1.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Toulon 9./1. — Martha, Christensen, afg. Sfax 5./2. — Elva, Rathje, afg. Burntisland 7./2. — Therese, Pedersen, ank. Leith 10./2. — Harriet, Larsen, afg. Rosas 5./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Sousse 6./2. — Simone, Møller, afg. Sunderland 3./2. — Jeanne, Olsen, ank. Arzew 10./2. — Vera, Larsen, afg. Methil 1./2. — Daisy, Jørgensen, ank. Napoli 9./2. — Agnina, Leth, ank. Methil 1./2. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 29./1.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Kiel 10./2. — Helene, Sørensen, afg. Blyth 10./2. — Sjølland, Svarrer, ank. Kolding 11./2. — Agnete, Dam, ank. Karrebaksmunde 29./1. — Hermia, Farm, afg. Aalborg 9./2. — Alice, Jørgensen, afg. Blyth 8./2.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Sunderland 11./2. — Ragnhild, Schultz, ank. London 8./2. — Valborg, Hansen, ank. Randers 5./2. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4./2. — Gnvhild, Hansen, afg. Methil 8./2.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Korsør 12./2.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Dakar 2./2. — Nelly, Clausen, pass. l'Oussant 6./2. til Cette. — Fanny, Eriksen, ank. Cadiz 1./2. — Lilly, Dulu, afg. Methil 7./2. til Aalborg. — Alexy, Sørensen, ank. Thorshavn 10./2. — Dagny, Begn, ank. Swansea 7./2. — Mary, Clausen, afg. Danzig 2./2. til Rouen.

**Vesterhavet.** Nexos, Basse, ank. Barcelona 10./2. — Karla, Nielsen, ank. Cadiz 9./2. — Fylla, Birch, afg. Licata 9./2. til Rouen. — Laura, Pedersen, ank. Santander 9./2. — Polly, Mathiasen, afg. Frederikshavn 9./2. til Bordeaux. — Dagmar, Skou, ank. Gibraltar 9./2. — C'co, Jepsen, ank. Amsterdam 9./2.

— Marie, Jessen, afg. Alicante 8./2. til Ibiza. — Hebe, Gregersen, ank. Granton 8./2. — Olga, Christensen, ank. Gibraltar 7./2. — Johanne, Thøgersen, pass. Gibraltar 7./2. for Hamburg. — Nautik, Nielsen, pass. Gibraltar 7./2. for Hamburg. — Rigmor, Larsen, pass. Gibraltar 7./2. for Hamburg. — Gerda, Iversen, pass. Gibraltar 7./2. for Rotterdam. — Inger, Schiff, ank. Santander 10./2.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Newport News 6./2. — Eklintika, Hemmingsen, ank. Port of Spain 1./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Kjøbenhavn 11./2. — Svend, Schmidt, ank. Lissabon 3./2. — Urania, Clausen, afg. Gibraltar 7./2.

**Notdøen.** Nordlund, Larsen, ank. Tapani 10./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Las Palmas 10./2. — Holland, Poulsen, afg. Aalborg 10./2. — England, Andersen, ank. Bøness 9./2. — Rusland, Bennetsen, ank. Methil 10./2.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Newport 11./2. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 9./2. — Tyskland, Danstrup, ank. Norfolk 11./2.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 8./2.

**Frem.** Asta, Bagger, ank. Barry 5./2. — Freja, Nielsen, afg. Nymeshavn 10./2. — Vera, Thing, afg. Kjøbenhavn 10./2.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 10./2. til Aarhus. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 10./2. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Helsingør 9./2. til Blyth.

**Æro.** Energi, Jensen, ank. Blyth 6./2. — Emanuel, Svane, ank. Granton 9./2.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. West Hartlepool 26./1. til Marseille. — London, Bom, ank. Krantzwieck 8./2. — Paris, Tholander, ank. Burntisland 7./2. — Bysse, Kaas, afg. Barry 25./1. til Sierra Leone.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Sierra Leone 4./2. — Wien, Bøck-Hansen, afg. Tyne 3./2. til Las Palmas. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 3./2.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 9./2. — Johan Siem, Nielsen, afg. Methil 7./2. til Kiel. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 9./2. til London. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. London 5./2. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Pozzuoli 2./2. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 25./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Lucia 7./2. til New York. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 30./1. til Las Palmas f. O. — Helmer Moreh, Thorsøe, ank. Montevideo 21./1. — Nawa, Dahl, ank. Milville 4./2.

**Østasiatisk Kompagni.** Bintang afg. Cuddalore 9./2. for hjemg. — Samui afg. Penang 5./2. for hjemg. — Bandon ank. London 7./2. for hjemg. — Pangan afg. Singapore 9./2. for udg. — Chumpon afg. Genua 9./2. for udg. — Esrom afg. Middlesboro 9./2. for udg. — Siam, afg. Vladivostok 6./2. for hjemg. — Arabien pass. Vliessingen 6./2. for udg. — Kim afg. Hongkong 7./2. for udg. — Tranquebar pass. Perim 28./1. for udg. — Indien ank. Buenos Aires 31./12. for udg. — Cathay afg. Durhan 2./2. for hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Jan afg. Portland 9./2. for udg. — St. Croix afg. St. Thomas 29./1. for udg. — St. Thomas afg. St. Thomas 31./1. for hjemg.

## Sejlskibe.

**Senderho-Fans.** Elisabeth, Fischer, afg. Liverpool 3./2. til Gibraltar.

**Æro.** Vigilant, Jacobsen, ank. Frederikshavn 6./2. — Egir, Winther, ank. Thurso 5./2. — Marthing, Friis, ank. South Alha 5./2. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Leith 6./2. — J. A. Kromann, Christensen, pass. Dover 2./2. p. R. 1. Göteborg. — Majus Bay, Østermann, ank. Frederikshavn 6./2. — Karen, Boye, ank. Frederikshavn 6./2. p. R. t. Ærskjøbing. — Mary, Andersen, ank. Berwick 6./2. — Willi, Madsen, ank. Swansea 7./2. — Niels, Christensen, ank. Fowey 7./2. — Hermod, Dreimann, afg. Frederiksstad 7./2. til Dartmouth. — H. C. Christensen er 30./1. prajet paa 33° N. Br. 13° V. Lgd. styrende S. — Alfa, Madsen, ank. Barbados 8./2. — Dana, Petersen, ank. Queenstown 9./2. for Havre. — Alf, Rasmussen, ank. Porsgrund 9./2. — Ruth, Polmer, ank. Kolberg 10./2. — Industri, Rauhauge, ank. Boston 10./2. — Anne, Mikkelsen, ank. Rio Grande de Sul 9./2. — Jørgen Olsen er den 30./1. prajet paa 33° N. Br. 14° V. Lgd.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 13. Februar 1912. — Skibbygningsindustrien i 1911. — Fragtmarkedet. — Generalkonferencer. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

## Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Borg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibskviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenalager. 1163

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse  
Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldschmidt.  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tlfgr.: „Hansens“  
**Stevadors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.  
Tlfgr.: „Hansens“  
Cronstadt

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

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.  
**MARIAGER.**

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

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus

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

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttillageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnasköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterna reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen<sup>e</sup>**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

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

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

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibslaventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

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

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Fredag den 16. Februar 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Losschjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla - Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbælter.



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

**Tekn. Maskinhandel.**

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

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

Adr.: Toldbodvej 7, Møz. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	<b>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM) HOLZAPFEL</b> Indregistreret    Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	--	---

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

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

**De private Assurandører** lim. i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.  
 Post-Adresse: 18, Holmens Kanal.    Telegram-Adresse: Private.    Telefon Nr. 6 og 4106.

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

**KAY DYHR.**  
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).  
 Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St.    Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
 { 6886.    Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**  
 Hovedforhandling for Danmark af  
**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.  
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
 af Skibsfører J. Kusk Jensen.  
 Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
 Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

**Marstal**  
 Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.  
 Specialitet **Smaa Skibe.**

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

Berg & Larsen  
forbed Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 122.

**„GIDEON“**

Motoren for Benzln,  
Petroleum, Raaoile ell. Sugegas  
Rud. Kramper & Jørgensen  
Tlg.: Kramper Horsens Telf. Nr. 42

**Forhyringskontor.**

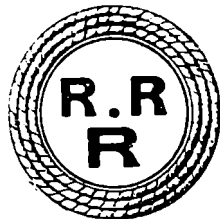
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Kasko**

paa norske, svenske, finske og  
danske Jern- og Staalsejlere  
dækkes af Undertegnede.

**Joh. Wesmann.**  
Telegramadr.: „Wesmann“.  
Kristiania. (H.O.479)

**Remington,**  
eneste Skrivemaskine med  
**Key Set Tabulator,**  
ny epokegørende Opfindelse.  
L. Kristensen, 27, Vestergade.



Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.

**A/s Randers Rebslaeri**

Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik  
**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
i alle Dimensioner.

**Jærn- og Staaltouge**

til Skibbrug og Elevatorer.

**MILKMAID MELK**

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STAMP, FABR. - KANIA

**I Aalborg Havn**

findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**

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

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg  
anbefaler sig med alt til Faget behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgekontor,  
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning.

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

**Formandsvalg.**

Ved det forestaaende Valg opfordres Medlemmerne af  
„Den alm. danske Skibsførerforening af  
1874“ til at stemme paa Kaptajn **F. Erichsen**, torhen  
Fører S/S Ulfsborg & Sverrig.

**Flere Medlemmer.**

**Limfjordsøsters Kompagniet**

søger en  **yngre energisk Mand** som Assistance for  
Driftslederen. Gage efter Kvalificationer. Ansøgninger sendes  
til Limfjordsøsters Kompagniet, Nykøbing Mors.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1796. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinshyer.

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

**Dr. med. Goldschmidt,**

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

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

**Dampskibsselskabet Codan A/s**

afholder ordinær Generalforsamling Lørdagen den 2. Marts  
Kl. 10<sup>1/2</sup>, Form. paa Selskabets Kontor, Fredericiagade 4, med  
følgende Dagsorden:

1. Oversigt over Virksomheden i Aaret 1911.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab med tilhørende Balance.
3. Behandling af Forslag om Ændring af Lovenes Paragraf 4, 3. Stk.
4. Valg af 1 retskyndigt og 1 søkyndigt Medlem til Bestyrelsen.
5. Valg af kritisk Revisor.

Regnskab og Adgangskort udleveres paa Selskabets  
Kontor fra den 24. Februar imod Forevisning af Aktier eller  
behørig Legitimation.

Kjøbenhavn, den 15. Februar 1912.

**Bestyrelsen.**

## Dieselmotorskibet „Selandia“

foretog den 14. ds. paany en meget vellykket Provetur i Sundet med c. 150 Indbudne om Bord. Mellem disse kan nævnes, General Madsen, Professorerne Steenberg og Borch fra Polyteknisk Lærestanstalt, Admiral Richelieu, Østasiatisk Kompagnis Inspektører Barentzen og Wittrup, Repræsentanter for Lloyds og Bureau Veritas, for flere udenlandske Værfter og Dampskibsrederier, Maskindirektør J. Knudsen, Underdirektør Aamundsen, Overingeniør Jørgensen og flere Ingeniører fra Burmeister & Wains Værft, Kaptajn A. V. Knudsen, Repræsentanter for Handels- og Søfartsministeriet og mange Repræsentanter for Pressen.

Afgangen skete fra Frihavnens Østmole Kl. 9 Fm. Saa snart Skibet var blevet svajet ved to Bugserbaades Hjælp og var kommet gennem det sammenstuede Isbælte, som den nordøstlige Vind havde drevet ind i og omkring Yderhavnen, saltes Farten paa fuld Kraft, og der styredes Øst om Hveen. Maskinerne arbejdede støt og roligt, og Skibets Rystelser er kun ringe. Der opnaaedes en Normalfart paa  $12\frac{1}{2}$  og en Hastighedsfart paa  $13\frac{3}{4}$  Knob, hvad der overgaar den garanterede Fart. Vejret var særdeles godt og Søen rolig. Da Hveen var naaet, serveredes der Frokost i et af Skibets store Lastum, som var festligt smykket og oplyst. Ved denne Lejlighed blev Gæsterne budt velkommen paa Værftets Vegne af Admiral de Richelieu, der tillige omtalte Dieselmotorens Udvikling. General Madsen talte for Østasiatisk Kompagni, der havde voyet Forsøget med den ny Skibstype i stor Stil, hvorefter Dr. Thulstrup paa Pressens Vegne talte for det smukke Resultat, som her var naaet, serveredes der sluttelig udbragte en Skaal for Direktør J. Knudsen og dennes dygtige Hjælpere, som dem der særlig havde Æren for Dieselmotorens Anvendelighed i saa stort et Skib. Noget efter at Hveen var passeret, vendte Skibet og gik nu atter Øst om Hveen tilbage til Kjøbenhavn, som naaedes omtrent Kl.  $1\frac{1}{2}$  efter en meget vellykket Sejlads. De fleste af Turens Deltagere havde sikkert en Følelse af at have oplevet en historisk Begivenhed. Her landsattes Gæsterne paa den ydre Side af Frihavnsmoden ved Hjælp af en Bugserbaad, da »Selandia« straks derefter atter skulde staa ud i Sundet for at foretage en flere Timers Manøvreprove. Dets Fører er Kaptajn Gabe, som tidligere har fort samme Selskabs Damper »Bintang«. Fra nogle danske og svenske Journalister afsendtes der under Farten et traadløst Telegram til et sydsvensk Blad. »Selandia« skal i to følgende Dage atter foretage Provetur med forskellige Indbudne, deriblandt Ministrene, Rigsdagen, Kjøbenhavns Magistrat og Kommunalbestyrelse med flere, hvorefter Skibet afgaar til England.

Motorskibet »Selandia« er bygget som en Avingdækker af Dimensionerne: Længde mellem Perp. 370' 0", Bredde 53' 0", Dybde moulded til øverste Dæk 30' 0", og en Bæreevne af c. 7,400 Tons D. W., beregnet Hastighed i Søen med fuld Last c. 12 Knob.

Af Opbygninger paa Skibet findes en stor midtskibs Bak og Poop, samt omkring Maskinecasingen en Opbygning for Officererne.

Maskinkraften i Baaden bestaar af to Dieselmotorer, hver paa 1,250 I. H. K., samt to 250 I. H. K. Hjælpe-maskiner.

Hovedmotorerne er 8-cylindrede Dieselmotorer, der arbejder efter 4-takts Systemet, Omdrejningstallet er ved normal Gang 140 pr. Minut. Omstyringen sker ved Hjælp af komprimeret Luft, idet den Aksel, hvorfra Ventilene bevæges, kan forskydes paalangs, efter at alle Stænger med tilhørende Ruller, der løfter Ventilene, ved Hjælp af en Krumtapmekanisme er taget bort fra Akslen. Re-

verseringen fra fuld Kraft frem til fuld Kraft bak lader sig gennemføre paa mindre end 20 Sek. Naar Maskinen ved Reverseringsmaskinen er bragt i Bakgear, foregaar Igangsætningen ved Bevægelse af et Haandtag, ved Hjælp af hvilket man giver Luft af 20 Atm. Tryk til Cylindrene gennem Starteventilen, idet denne træder automatisk i Funktion, naar Tryklufften indlades. Naar Maskinen ved Hjælp af Luften har opnaaet et tilstrækkeligt Omdrejningstal, hvilket sker i Løbet af et Øjeblik, føres Haandtaget videre, der lukkes af for Luften, Starteventilerne lukker sig, Maskinen faar Olje og gaar nu som almindelig Dieselmotor med den Hastighed, man ønsker, betinget af den Stilling, man giver det før nævnte Haandtag, som regulerer Oljetilførslen. Reverseringen foregaar ved Hjælp af to Haandtag, eller tilsvarende to Haandtag paa en almindelig Dampmaskine.

Til Regulering af Maskinens Gang i Søen findes en Aspiralls Regulator, der virker paa den Maade, at den, ved pludselig Stigning af Omdrejningsantallet over det normale, lukker af for Tilførslen af Olje og først aabner for Oljen igen, naar Omdrejningstallet er faldet under et vist forud bestemt Tal.

Da Maskinen har 8 Cylindre, og Fyldningen ved Startningen er over 0,6, vil man altid kunne faa Maskinen i Gang, lige meget hvilken Stilling, den indtager. Paa Akslen findes et mindre Svinghjul, kun to Meter i Diameter. Dette er paa Yderkredsen forsynet med Snækketænder, hvori indgriber en Snække, saaledes at man ved en elektrisk Motor er i Stand til at kunne dreje Hovedmaskinen.

Paa hver Hovedmaskine findes desuden en Luftkompressor, der komprimerer Luft fra 20 Atm. Spænding op til 60 Atm. til Brug ved Indblæsning af Brændselsoljen. Disse Kompressorer er saaledes indrettet, at de kan stilles enten paa halv eller hel Fyldning. Halv Fyldning bruges, naar begge Pumper er i Gang ved hver Maskine. Skulde det ske, at en af dem havarerer, vil den resterende Pumpe blive sat paa fuld Fyldning og give tilstrækkelig Luft for Indblæsning af Olje for begge Hovedmaskinerne. Som Reserve for Forkompressionen til 20 Atm. er det indrettet saaledes, at man ved en af Hovedmaskinens Cylindre kan borttage Udstømningsventilen og erstatte den med en Trykventil, saa at Cylindren kommer til at arbejde som Kompressor, komprimerende Luften til 20 Atm. Motoren arbejder i saa Tilfælde kun med 7 Cylindre; Forsøg har dog godtgjort, at Reverseringen og Gangen i enhver Retning er upaaklagelig.

Hjælpe-motorerne er, som nævnt, hver paa 250 I. H. K. med et Omdrejningstal af c. 230; de er hver forsynet med en Dynamo og en Luftkompressor. Sidstnævnte er beregnet til at give Luft under et Tryk af 20 Atm., der anvendes til Reversering af Hovedmaskinerne, samt til Forsyning af Hovedmaskinernes Luftkompressorer med Luft for Indblæsning. Under Sejladsen i Søen er det Meningen, at man fra Dynamo, som sidder paa samme Aksel, kan tage Strøm til Belysning og til Drift af de forskellige Smaamaskiner saasom Spil, Pumper, Kølemaskine etc. Der findes to Hjælpe-motorer, for at den ene altid kan staa i Reserve.

Af Hjælpe-maskineri findes desuden to Sæt elektrisk-drevne Smøreoljepumper, Kølepumper, Koldt- og Varmtvands-Sanitaerpumpe og Lastpumpe, to Stykker Motortransformere, 1 Kølemaskine, 1 Donkeykedel for Opvarmning og Dampslukning i Lasten, samt til Drift af en damp-dreven Kompressor, der kan komprimere til 60 Atm.

De elektrisk drevne Smøreoljepumper pumper Oljen fra hver sin Tank, der findes i Bunden af Skibet, ind gennem Hovedlejerne, derfra gennem Krumtapakslen, Plejlstangspanderne, gennem den hulborede Plejlstang op til Krydshovedlejerne, derfra gennem Stempelstangen op til

Toppen af det oljekølede Stempel, tilbage gennem Stempelstangen og sprøjtes derfra ind over Guiden. Afkøling af Oljen finder Sted paa Guidelladerne, idet disse er kølede. Yderligere Afkøling kan ske ved at pumpe Oljen gennem en Oljekøler af Form som en Overfladekondensator.

Fra de to Kompressorer paa Hjælpe-motorerne, der er udført som Triplekompressorer, føres der fra Mellemløber Ledninger med et Lufttryk af c. 8 Atm. til Sirenen, der er anbragt oppe paa Masten.

I Toppen af Casingen findes to Udlædningstanke, hvortil Brændseloljen kan pumpes af en luftdrevne Pumpe, der findes i Maskinrummet, hver Tank har en saadan Størrelse, at den rummer tilstrækkelig Olje til 12 Timers normal Gang. Hensigten med Tankene er, at Udlædning af Vand skal finde Sted her, saaledes at man faar forholdsvis ren Olje til Motorerne.

Dæksmaskinerne er gennemført elektrisk; alle Spillene er elektrisk drevne, ligeledes Ankerspillene og Styremaskinen (Hele Shaws Konstruktion).

Hele Midterophygningen, der er beregnet paa Passagerer, er gennemført paa en særlig elegant Maade; alt er udført efter Tegninger af Arkitekt Brummer, der har gennemført Arbejdet efter Idéer, bygget paa Kompagniets Erfaring.

Princippet i Aptereringen har været, at Skibets store lyse Kahytter og Rum med deres hele Udstyr skulde bibringe En Følelse af at være i en fin privat Bolig og ikke i et Skib. Kahytterne er saaledes af en usædvanlig Størrelse og hver forsynet med en mekanisk Sofa, der kan redes som Seng, stort Klædeskab og stort elegant Vaskebord, Skrivebord og Stole. Badeværelser og W. C.'s er placerede saaledes, at man har direkte Adgang til et for to Kahytter fælles Badeværelse og W. C.

Der findes i selve Ophygningen Dobbeltkamre til to Passagerer og Enkeltkamre til en Passager; desuden findes der her en stor elegant Spisesalon og Damesalon, alt holdt i Hvidt. Salonerne bryder gennem Dækket og faar derved en anseelig Højde og et behageligt Sidelys fra oven. Rummet mellem Spisesalonen og Trappeopgangen former sig som en Hall, og ad en stilfuld Trappe herfra har man Adgang til Rummene ovenover, hvor der findes en elegant Rygesalon og nogle specielt elegant udstyrede Rum, der danner baade Soverum og sitting-room.

Foran for disse Rum findes Kaptajnsens Kahyt og Kortrum.

Om Bord findes yderligere traadløs Telegraf og desuden en ekstra Rygesalon, som udelukkende er forbeholdt Skibets Officerer.

*Kjøbenhavn, den 16. Februar 1912.*

Søfarten paa de store amerikanske Indsøer. Af et Foredrag, som fornylig er blevet holdt i "The Institute of Marine Engineers", fremgaar det, i Følge "Shipp. Gaz.", at de Skibes Tonnage, som farer under det amerikanske Flag paa de store Indsøer, er større end Tonnagen for de øvrige Dele af De Forenede Stater tilsammen. Hvor uhyre den Omsætning er, som foregaar paa disse Indsøer, kan man slutte sig til af den Omstændighed, at i Løbet af Sø-Sæsonen 1910 (otte Maaaneder) er der passeret Skibe af ikke mindre end tilsammen 58,821,282 Netto Reg.-Tons gennem Floden Detroit. Netto-Tonnagen som passerede gennem Suez-Kanalen i 1910 var 16,311,955 Tons. De største Indsø-Baade har en Længde af 605 Fod, en Bredde af 58 Fod og en Dybde af 32 til 33 Fod, med en Bæreevne af 12,000 Tons. Deres Linier er i høj Grad fyldige, og de er praktisk talt fladbundede. De har 36 Luger.

Medens der er beskæftiget et Antal smukke Passager- og Stykgods-Baade paa Indsøerne, saa er dog det overvejende Antal Skibe bygget specielt for Kul- og Jernerts-

Trafiken. Der paa Stedet bliver disse Skibe kaldt for "bulk freighters", medens man kalder de Skibe, som fører Stykgods for "package freighters". Skibene fører ingen Losse- eller Lastegrejer, da Lasten bliver eksporteret ved Hjælp af mekaniske Apparater i Laste- og Løsehavnene. Alle disse Maskiner bliver drevet ved Elektricitet. I August Maaned 1911 blev et Skib, som var lastet med 10,234 Tons Jernerst, lossat i Ashtabula i fire Timer og seks Minutter, ved Hjælp af fire 15 Tons Hulett Maskiner. Sammenlignet med de Lønninger, der bliver betalt paa de Skibe, som befærer det aabne Hav, er Løn-satserne høje paa Indsøbaadene.

Salpeterproduktionen i Chile. Det chilenske Konsulat i Hamburg har fornylig meddelt en detaljeret Rapport om Chiles Salpeterproduktion. Denne androg for 1910 53,595,983 Kvintaler eller c. 7,705,000 Kr. mere end Aaret forud. Totaleksporten udgjorde 50,781,331 Kr. (c. lire Mill. Kr. mere end i 1909). Salpeterproduktionen i Chile kontrolleredes endnu for to Aar siden af en Salpetering, og den producerede Mængde blev opgjort for hvert Aar. Da Ringen opløstes befyrgede man paa mange Steder, at Produktionen skulde liltage umaadeligt, medens Forbruget ikke vilde liltage i samme Forhold, saa Priserne vilde dale. Rapporten viser dog, at Resultatet af den fri Produktion har været gunstigt, da saavel Produktion som Forbrug er steget samtidigt, den første med 15 pCt. og det sidste med 16 pCt. Verdensforbruget er stigende fra Aar til Aar, og Udsigterne for denne Industri var meget gode for Aaret 1911. Produktionsforøgelsen vil i dette Aar stige med mindst tre Millioner Kr. I Aar skal flere ny Salpeterminer bearbejdes af indenlandske Selskaber med Støtte af udenlandske Kapitalister. Frygten for Konkurrencen fra Luftkvælstoffabrikernes Side har vist sig ugrundet. (Svensk Export.).

Sieurins Løseapparat. Som det maaske vil være Læserne bekendt, opfandt den svenske Kaptajn Sieurin for nogle Aar siden et Løseapparat til Brug for Stykgods og Bulkklaster om Bord paa Skibe, som viste sig at være i høj Grad praktisk og besparende.

Fra første Færd af overgav Kaptajn Sieurin sin Opfindelse til et engelsk Konsortium.

I Følge "Göteborgs Handels- og Sjöfartstidning" er denne Opfindelse nu imidlertid atter gaaet over i svenske Hænder med Sæde i Göteborg og en Bestyrelse, bestaaende af Ingeniør Hugo Hammar, Direktør for Gölaverke, Kaptajn John Nyström, samt Kaptajn Sieurin.

Apparaterne, hvortil der ogsaa hører særskilt konstruerede Wincher, gør det muligt ad mekanisk Vej at fylde Losseskovlene, selv langt borte fra Lugerne, inde under Dækket, og derved at spare Folk til at lempe og trimme. Det meddeles os, at det hele arbejder med stor Lethed, og at Opfindelsen har vist sig praktisk. Den Interesse, Kaptajn Sieurins Losseregere har vakt i skibsinteresserede Kredse, fremgaar bedst af det Antal, der tidligere har været leveret til mangfoldige Dampere og af de Bestillinger, Konsortiet nu er i Færd med at effektuere, nemlig til:

- 2 Dampere, hver paa 1,700 Tons til Antwerpen for et svensk Rederi.
- 2 Dampere, hver paa 1,700 Tons til Oscarshamn for et svensk Rederi.
- 1 Damper paa 2,000 Tons til Bergen for et norsk Rederi.
- 1 Damper paa 3,000 Tons til Trondhjem for et norsk Rederi.
- 1 Damper paa 3,200 Tons til Sunderland for et norsk Rederi.
- 1 Damper paa 3,000 Tons til Kjøbenhavn for "Det forenede Dampskibsselskab".

1 Dampere paa 400 Tons til South Shields for et engelsk Rederi.

Foruden disse Bestillinger underhandler Konsortiet for Øjeblikket med adskillige Rederier i Ind- og Udland.

I Norge har Kaptajn Sieurin haft Lejlighed til at demonstrere sin Opfindelse paa forskellige Steder, blandt andet for Navigationsskole-Lærere og Elever, og den vandt dér udelte Bifald og Anerkendelse.

Kaptajn Sieurin har i disse Dage besøgt Kjøbenhavn og fremvist Modeller etc. for indbudte Repræsentanter fra de større Rederier her i Danmark. Vi ønsker ham al muligt Held med sine Lossegejer her til Lands, hvor de jo altsaa nu skal indføres paa en af D. F. D. S.'s Kuldamperer.

Traadløs Telegrafi og Søforsikring. I en i De forenede Stater udgivet Skibsfartsberetning hedder det:

Foruden de Skibe, der i Følge Lov af 1910 skal være forsynet med traadløs Telegrafi, er yderligere 142 Skibe frivillig udrustet med nævnte Apparater. Besparelser af Tid ved paa Forhaand at kunne skaffe sig Lods og Kajplads, saavel som det rejsende Publikums Fordring, har tvunget Rederne til at lade Skibene udruste med Apparater til traadløs Telegrafering. Skont Søforsikringselskaberne i Almindelighed ikke endnu har gjort nogen ligefrem Forskel i deres Søforsikringspræmier for Skib og Ladning, naar Skibet er forsynet med »Traadløs«, saa har noget saadant dog været under Overvejelse mellem Selskaberne indbyrdes, og den Tid er sikkert ikke fjærn, hvor i det mindste en Del af Udgifterne til Udrustning vil blive indvundet ved lavere Præmier.

Den Kendsgerning, at et Skib, naar det er paa Soen i paakommende Tilfælde kan sætte sig i Forbindelse med andre Skibe eller Stationer i Land i en Afstand af 100 af »miles« og derved løber mindre Risiko for Totalforlis end et, der er uden Forbindelse med Omverdenen, kan i Længden ikke overses af Assuranceelskaberne.

Det er uden Tvivl Apparaternes Nyhed og Ufuldkommenhed og deres Betjeneres manglende Øvelse i at betjene dem, der har forsinket en saadan Anerkendelse.

(»Shipp. Gaz.«)

Spanske Skibsafgifter. Den spanske Handelsminister har den 7. ds. fremsat følgende Lovforslag: »Fremmede søgaaende Skibe skal, naar de ankre i den første spanske Havn, betale en Afgift af 75 Centimes pr. Netto Reg.-Ton. Denne Afgift vil blive reduceret til 50 Centimes, hvis Skibet forbeholder 10 pCt. af sit Lasterum til Transport af spanske Varer og til 25 Centimes, hvis 20 pCt. forbeholdes saadanne. Disse Godtgørelser gælder kun for Gods, hvis Fragt ikke overskrider Fragten for lignende Gods i Hamburg, Antwerpen og Southampton. I de Tilfælde, hvor det drejer sig om en spansk Havn ved Middelhavet, vil Indlastningen af frisk Frugt være afgiftsfri.

Betaling maa erlægges enten i Havnen eller ved en aarlig Forudbetaling af 2 Pesetas pr. Netto Reg.-Tons.

(»Shipp. Gaz.«)

Fordeleagtige Sejlskibe. Stigningen i Fragterne hele Verden over har ikke alene været »Trampfarternes« Redning, men den har sat Sejlskibene i Stand til at »knejsede med Nakken«, skriver »Shipp. Gaz.«.

Redere, som solgte deres Tonnage i Fortvivelse til Spotpriser for et Par Aar siden, har nu den tvivlsomme Fornøjelse at se deres tidligere Skibe, for største Delen under fremmed Flag, tjenende mere i Fragt paa en enkelt Tur end selve Salgssummen. Assurancepræmierne er højere end nogensinde, men Sejlskibsforretningen kan for Tiden nemt høre dem.

Dansk-japansk Traktat. Den 12. ds. er i Udenrigsministeriet af Udenrigsminister, Grev Ahlefeldt-Laurvig og den her akkrediterede japanske Gesandt Ainaro Salo undertegnet en dansk-japansk Handels- og Skibsfartstraktat og en dansk-japansk gensidig Toldkonvention, hvilke træder i Stedet for den af Japan opsagte dansk-japanske Handels- og Skibsfartstraktat af 19. Oktober 1895.

De ny Overenskomster træder i Kraft Dagen efter Ratifikationernes Udveksling, som vil finde Sted i Tokio, saa snart ske kan. Samtidig ophører den ved Ophøret af den i 1895 underskrevne Traktat ved Noteveksling mellem de to Lande etablerede midlertidige Ordning.

(»Berl. Tid.«)

Dansk Skibbygning til Udlandet. Aktieselskabet Frederikshavns Skibsværft og Flydedok (H. V. Buhl & Co.) leverede i Fjor en Staalsskonnert til et Fiskeriselskab i Brasilien, og man har været saa udmærket godt tilfreds med denne, at Værftet har modtaget Bestilling paa to ny Fartøjer. Det ene, et Susterskib til det i Fjor leverede, skal være c. 150 Brutto Reg.-Tons, og det andet, der kun bliver c. 60 Brutto Reg.-Tons, faar Dan. noget nyt for Brasilien. Desuden har Værftet Bestilling paa en 60 Tons Motorskonnert til Rusland.

(»Nat. Tid.«)

Panama-kanalen. Washington, den 12. Februar. Krigsministeren har erklæret, at han ikke tvivler om, at Hay—Pauncetote-Traktaten tillod De forenede Stater at tilbagebetale amerikanske Skibe Kanalafgiften. (Hay—Pauncetote-Traktaten blev afsluttet i Aaret 1901 af daværende Udenrigsminister Hay og daværende britisk Gesandt, Lord Pauncetote. I Traktaten bestemmes, at den fremmede Skibsfart ikke maa underkastes anden Behandling end den amerikanske, saafremt De forenede Stater skulde anlægge en Kanal gennem Centralamerika.)

(»Ritz. Bur.«)

Kollision. London, den 12. Februar. Til Lloyds telegraferes fra Grangemouth: Dansk Dampere »Alf« af Kjøbenhavn og norsk Hvallfanger »Lloydsen« af Stavanger er kollideret paa Reden her. »Alf« fik Stævnen og Pladerne i Boven beskadiget. »Lloydsen« blev ligeledes beskadiget. »Alf«, der tilhører Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1911, Kjøbenhavn, var ballastet.

(»Ritz. Bur.«)

Skoleskibet »Viking« er den 13. ds. ankommet til Falmouth for Ordre. Elev Aage Rasmussen, hjemmehørende i Svendborg, er paa Rejsen afgaaet ved Døden af Sygdom; iøvrigt alt vel. Skibet er den følgende Dag afsejlet til Bristol, hvor det skal losse det meste af sin Ladning.

Konsulatsvæsnene. Den 10. d. M. har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsulen i Dénia Antonio Romany Afsked fra nævnte Post.

Endt Strejke. Firmaet C. K. Hansen har modtaget Telegram fra Leith, i Følge hvilket Havnearbejderstrejken i Glasgow er bilagt.

Udlagte Fyrskibe. Marineministeriet meddelte:

Fyrskibet »Lappegrund« er atter udlagt.

Fyrskibet »Graady« er atter udlagt paa Station.

Lodskaptajnen i Malmø har rapporteret, at Fyrskibet »Svinbådan« atter er udlagt paa Station.

Ligeledes er Fyr- og Lodsartøjet »Malmøredd« atter udlagt paa Station.

Marineministeriet har fra Lodskaptajnen i Stockholm modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Almagrundet« atter er udlagt.

Inddraget Fyrskib. Marineministeriet har fra Lodskaptajnen i Göteborg modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Fladen« er inddraget for Is.

Sunket Dampner. Marineministeriet meddelte, at det har modtaget Telegram fra Marineamt i Berlin, der rapporterer, at en stor Dampner er sunket 10 Sm. V. til N. for Fyrskibet Elbe 1.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 88/1911, afsagt 25. November 1911. A/S. Dampskibsselskabet Skandia mod Losnings- og Ladningsentreprenør C. F. Skaarup.

I Juni og Juli Maanedene 1911 udlossedes der fra Dampskibet »Skinfaxe« en Ladning Kul her. Efter Udlosningen, som Indstævnte, Losnings- og Ladningsentreprenør C. F. Skaarup, havde i Entreprise, fik Indstævnte af Firmaet Schach Steenberg & Co., der er korresponderende Redere for Ejerne af bemeldte Dampskib, udbetalt blandt andet to Beløb à 20 Kr., som Indstævnte havde beregnet sig i Assurancepræmie for Losningsarbejderne.

Idet Citanterne har anbragt, at disse Beløb alene ved en Fejlagelse er udbetalt Indstævnte, har de under nærværende Sag paastaet ham tilpligtet at tilbagebetale Beløbene med ialt 40 Kr. tilligemed Renter deraf, indtil Betaling sker.

Under Henvisning til at Losningen i Følge det under 5. Juli 1911 oprettede Certeparti skulde foretages paa den her sædvanlige Maade mod en forud bestemt Godtgørelse af 80 Øre pr. Ton à 1000 kg. har Citanterne til Støtte for deres Paastand gjort gældende, at de derefter ikke har været forpligtet til at erlægge bemeldte Præmie, hvorved de specielt har anført, at det ikke er Kutyme her i Havnen at paalægge Skibe denne Udgift.

Indstævnte har paastaet sig frifunden, hvorhos han under en Kontrasag har paastaet Citanterne dømt til at godtgøre ham et Beløb paa 45 Kr. med Renter heraf, indtil Betaling sker, hvilket Beløb han har betalt i Vente- penge til Arbejderne under en Losning af »Skinfaxe« i August eller September 1910. Citanterne har i Kontrasagen paastaet sig frifunden mod en Betaling af 9 Kr.

Hvad nu først angaar Citanternes Krav paa Tilbagebetaling af Assurancepræmien, findes der at maatte gives dem Medhold i, at der overfor Certepartiets Bestemmelser maatte paavises en bestemt Hjæmmel, hvis denne Udgift skulde bæres af Skibet. Det kan imidlertid ikke paa Grundlag af de Retten forelagte Oplysninger stateres, at der i Kjøbenhavns Havn skulde herske en i den Retning gaaende Kutyme; men herefter samt naar henses til, at Ulykkesforsikringsloven paalægger Arbejdsgiverne Udgifterne ved Forsikring af Arbejderne, og til at Indstævnte ikke overfor Citanternes Benægtelse har godtgjort Rigtig-

heden af et af ham fremsat Anbringende om, at han, forinden Losningen begyndte, har meddelt Citanterne, at de maatte betale Assurancepræmien, vil Indstævnte være at tilpligte at godtgøre Citanterne de omhandlede 40 Kr.

Hvad dernæst Kontrasagen angaar, er det — til Dets under den mundtlige Slutningsforhandling — oplyst, at da Losningsarbejdet blev standset ved Skibets ene Luge, fordi et af Damperens Spil gik i Stykker, henvendte de paagældende Arbejdere sig til en hos de korresponderende Redere ansat Fuldmægtig, der var til Stede ved Skibet, og fremsatte overfor ham Fordring paa Ventepenge for den Tid, der vilde hengaa, medens Spillet blev repareret. Vedkommende Fuldmægtig henviste dem imidlertid til deres Arbejdsgiver, Indstævnte, der havde ogsaa denne Losning i Entreprise, og da Losningsarbejderne opfattede denne Henvisning som en fra kompetent Side fremsat Vægning ved at opfylde deres Krav, nedlagde Arbejderne ved de øvrige Luger Arbejdet for saaledes at støtte deres Kammeraters Krav. Derefter betalte saa Indstævnte ikke alene Ventepenge — 9 Kr. — til Arbejderne ved den Luge, hvor Arbejdet havde maattet standses paa Grund af Spilskaden; men ogsaa Ventepenge — 36 Kr. — til Arbejderne ved de andre Luger for den Tid, Arbejdsnedlæggelsen varede.

Medens der nu under den mundtlige Slutningsforhandling er bleven Enighed om, at Citanterne maa betale de foromnævnte 9 Kr., har Citanterne overfor den øvrige Del af Ventepengene, de 36 Kr., gjort gældende, at de ikke kan være pligtige at bære denne Udgift, der ikke staar direkte i Forbindelse med Spilskaden.

Idet der maa gives dem Medhold heri, vil kun de 9 Kr. kunne føres til Afgang i det af Citanterne indtalte Beløb, og Indstævnte vil saaledes være at tilpligte at betale Citanterne ialt 31 Kr. tilligemed Rente heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger lides efter Omstændighederne at burde ophæves.

## Overretsdøm.

Overretten har paakendt en fra Æro Herreds Sorel indanket Sag, hvorunder i 1ste Instans Hov. Skibsfører Albert Hansen Boye Rasmussen af Marstal, paastod Rederiet for Skonnerten »Marie« af Marstal tilpligtet at betale Kr. 122.24 til Rest for Hyre m. v., medens Rederiet under en Kontrasag paastod Rasmussen tilpligtet at betale Kr. 2,048.24 i Erstatning for Tab bevirket ved hans Forsømmelse i Tjenesten.

Ved Sorellens Dom af 8. Februar 1911 blev Rasmussen frifunden i Kontrasagen, medens Rederiet i Hovedsagen tilpligtedes at betale ham Kr. 111.41 med Renter, hvorhos Sagens Omkostninger ophævedes.

Denne Dom blev saa appelleret af Rederiet.

Anledningen til Sagen var følgende:

Medens Skonnerten »Marie« under Rasmussens Førelse i December 1908 henlaa i Libau, hvor den havde indtaget en Ladning Oljekager, bestemt til Haderslev, blev den beskadiget ved Kollision i Havnen med en norsk Dampner. Efter Reparationens Udførelse maatte Skonnerten imidlertid paa Grund af Isforholdene forblive i Libau, og da Rasmussen i Marts 1909 anmodede Rederiet om en Forstrækning af 400 Kr., fik han det Svar, at han skulde overlevere Skibet til en ny Fører, Kaptajn Petersen, og ikke tilføje Rederiet yderligere Tab. Rederiet hævdede under Sagen, at Rasmussen havde tilsidesat sine Pligter som Skibsfører ved ikke at afgaa fra Libau i Dagene fra 25. til 27. December 1908. Det var oplyst under Sagen, at Skonnerten var sejlklar den 25. December 1908, og det var da uomtvistet, at det paa Grund af Isforholdene ikke havde været muligt for Rasmussen at afsejle efter den 27. December 1908.



Rasmussen gjorde gældende, at der den 25., 26. og 27. December i Libau herskede stærk Storm med Snebyger og Frost, saa han ikke fandt det forsvarligt at gaa til Søs med et Skib af Skonnertens Alder og ringe Størrelse.

Da dette fandtes bestyret ved det under Sagen oplyste, fandt Overretten Rasmussens Optræden forsvarlig.

Da endvidere Rederiet ikke havde godtgjort, at Fartøjet havde lidt Skade ved Rasmussens Forsømmelse, eller at han havde overtraadt sine Pligter paa en saadan Maade, at han i Medfør af Sølovens § 63 kunde afskediges uden Varsel, blev han frifunden for Rederiets Erstatningspaa-stand, hvorimod Rederiet blev dømt til at betale ham Kr. 111.41 som ved Underretten, hvis Dom altsaa stadfæstedes.

Sagens Omkostninger for Overretten tilpligtedes Rederiet at betale til det Offentlige efter Reglerne for beneficerede Sager, idet Rasmussen havde haft fri Proces.

(v.Æro Avis.)

## Fragtmarkedet.

Fasthed og Opgang karakteriserer igen næsten alle Markederne, saavel ud- som hjemgaaende. Hver Gang der er betalt en fin Fragt, tror man, at det yderste er opnaaet, men det varer ikke længe, førend en ny og endnu bedre Rate er gennemført. Hvorlænge denne Tilstand kan vare ved, er der ingen, der kan sige, men Faktum er, at der for de nærmeste Maaneder er et stort Begær efter Tonnage alle Vegne, saavel for enkelte Rejser som paa Tlmecharter. Særlig fra U. S. ønskes der Baade, og der effektueredes igen en Række glimrende Befragtninger i den forløbne Uge. Ogsaa Østen og La Plata er forøvrigt udmærkede Arbejdsfelter for de nærmeste Maaneder og har betalt de højeste Fragter, der i lange Tider er set, saaledes f. Eks. 35/ for Sukker fra Java til Evropa, 32/ O. C. for Ris fra Birma, 34/ for Hvede fra Australien, La Plata sluttede sidst Baade pr. April paa Basis af 20/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen, hvilket er ensbetydende med en Stigning af c. 2/ i Ugens Løb. Kulfragterne er for flere Pladsers Vedkommende endnu højere end for en Uge siden, saaledes f. Eks. til Genua eller Savona, hvortil der saavel fra Cardiff som fra Tynen er betalt 13/. Det foranævnte er Fragtmarkedet set fra Lyssiden, men der er desværre ogsaa Skyggesider, som ikke maa glemmes. Først er der den truende Kulstrejke i Storbritannien, og Udsigterne til, at den vil blive undgaaet er efter de sidste Beretninger kun svage.

At en saadan Strejke vil ramme Skibsfarten haardt siger sig selv. I Glasgow har Dokarbejderne strejket nogle Uger, men Striden bilagdes for nogle Dage siden, hvorefter Arbejdet genoptoges. Nu har Dokarbejderne i Methil nedlagt Arbejdet, hvilket er meget værre, thi en stor Mængde danske Dampere trafikerer Methil i denne Tid, og de vil selvfølgelig lide under denne Dokstrejke. I det hele taget ser det ud til, at det skal blive et livligt Aar med Arbejdsuroligheder.

I Følge et Telegram af 15. ds. er Strejken i Methil nu bilagt.

Der sluttedes i de forskellige Markeder som følger:

Østen etc. For Ris fra Birma 32/ O. C., 31/6 Holland, 30/ Fiume eller Triest, 32/ Weser. — Bombay/ U. K./ Kontinentet (Frankrig ekskluderet) 25/6 Dødvægt Basis én Lossehavn, Februar—Marts. Fra Madras Kysten sluttedes til 31/6 for Kærner, Option 1,000 Tons uskallede Kærner til 15/ ekstra, nett terms, pr. 20. Februar—10. Marts. Erts Port Pirie/Stettin 33/9, Marts. Erts Bombay/Baltimore 25/, Februar. Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til U. K./Kontinentet (Frankrig ekskluderet) 19/3, Hamburg 20/, Danmark 23/6 tre Lossehavne, 24/ fire Lossehavne, all nett terms og pr. Marts.

Sortehavet etc. Korn fra Poti sluttedes til 15/6 Danmark, prompt. Nikolajeff/London, Hull eller Rotterdam 12/3, Hamburg 12/9, Dødvægt Basis, Korn, Odessa/London eller Rotterdam 10/9, prompt. Sulina/Vestitalien Fres. 11¼ (én Havn), pr. Februar, Bulgarien 10/9 Antwerpen eller Rotterdam, 11/3 N. C. eller anys., 11/6 Hamburg, prompt. Kustendje/Rotterdam 11/3 paa Dødvægtbasis fra Korn og Træ.

Middelhavet etc. Bomuldsfro Aleksandria/Hull 9/6, U. K./Kontinentet (direkte Havn) Lumpsum £. 1,300 for 2,700 Tons Baade, Marts—April. Erts Karthagena/Rotterdam 8/4½, Almeria/Middlesbro 8/10½, full terms, Erts Huelva/Rotterdam 6/, Tinto terms, Bilbao/Middlesbro eller Rotterdam 6/, West Hartlepool 6/1½.

Nordamerika. Korn Baltimore eller Filadelfia til udsøgt Havn 3/3, Hamburg 3/6 à 3/9, Kjobenhavn 3/9, New York/Chinkiang og Hankow 26 C. for Petroleum i Kasser, pr. April—Maj, Kul Baltimore/Santos 26/, Tommer Pensacola/Rosario 150/, pr. Februar—Marts, 130/ à 135/ Vestitalien, April—Maj Afskibning. Paa Netto Charter fra Golfen belattes 17/ til Rotterdam, Option 20/ Danmark for en stor dansk Dampere pr. Februar.

Sydamerika. San Lorenzo Grænsen/U. K./Kontinentet 18/6 O. C. (6 d. mindre direkte Havn), pr. Maj—Juni, 19/ à 20/ pr. April. Fra Bahia Blanca betalles 19/ til udsøgt Havn pr. prompt, ingen Reduktion.

Østersøen. Der sluttes næsten intet for prompt Lastning paa Grund af Isforholdene. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til Rotterdam, medens Windau vil betale c. 11 d. Havrebasis. Endvidere noteres fra Windau 22/6 D. B. til Grangemouth, Fres. 28—29 Antwerpen, 31 Calais, Pr. f. o. w. skal være betalt 30/ D. B. B. Tornea/Tyne Dock (600), 34/ Floorings Sundsvall/Preston (450), Fres. 34½ D. B. B. Sundsvall/Honfleur, 28/ Nystad og Lappvik/London. For Pulpwood Petersborg/Sarpsborg noteres 28/ over Sæsonen.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. 7/ Aalborg (1,600), 8/6 Lissabon (1,700), 9/9 à 10/ Algier (2,850), 12/6 à 13/ (3,000—5,000) Genua, 13/ Savona (1,800), 12/ Barcelona (3,000), 11/ Valencia (2,600), 10/9 à 11/3 Port Said (5,000—6,000), Methil/Kiel 8/ (800), Genua 13/ (2,500), Hull/Bilbao 8/ (2,000), Aleksandria 11/ (4,500). Blandt Befragtningerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: Lissabon 8/9, Algier Fres. 13 (1,650), Marseille 13½, Neapel 12/6 (4,400 med 800 Tons Løsning), Genua 13/ (3,000—5,000), Aleksandria 12/7½ à 13/, Port Said 10/6 (5,500), Teneriffa 10/3, Rio Janeiro 21/6, Montevideo 23/, Rosario 25/.

## Generalforsamlinger.

### Soassurancesforeningen Æro

afholdt den 10. ds. aarlig Generalforsamling i Marstal. Formanden, Navigationslærer H. J. Christensen aabnede Generalforsamlingen med at byde Forsamlingen Velkommen. Han udtalte endvidere, at siden Foreningen sidst havde Møde, var en af de Mand gaaet bort, som altid havde været stor Interesse for Foreningen, nemlig Kancelliraad Grube, og han vilde derfor bede Forsamlingen med sig mindes den Aføde for hans Virken for Foreningen.

Forretningsforener, Emil Holm, oplæste dernæst de reviderede Regnskaber, der for Hovedforeningen adviste et Overskud paa Kr. 34,716.65; der vil i Dividende blive udbetalt 1 pCt., idet Reservefondet ved Aarets Slutning udgjorde Kr. 491,777.89 eller 13.46 pCt. af Forsikringssummen. Regnskabet for 2den Afdeling stillede sig derimod mindre gunstigt, idet Aaret her sluttede med et Underskud paa Kr. 10,342.51, og Reservefondet ved Aarets Udgang var Kr. 61,190.91 eller 10.65 pCt. af Forsikringssummen, medens den ved Aarets Begyndelse var 12.42 pCt. (efter Udbetaling af Dividende for 1910, 1 pCt.).

Formanden bemærkede til Regnskaberne, at der for Hovedforeningens Vedkommende kunde noteres Fremgang paa alle Omraader, idet de forsikrede Skibes Antal var steget med 15 fra 223 med 21,134 Tons til 238 med 21,449 Tons — den forsikrede Tonnage med 315 Tons og Forsikringssummen med Kr. 32,300. I Overensstemmelse hermed var Præmieindtægten ogsaa steget, men desværre

var Havariudgifterne ogsaa gaaet i Vejret, saa man kunde se tilbage paa et Aar, som Foreningen maatte betegne som mindre heldigt; men trods betydelige Tab var der dog som nævnt en Dividende paa 1 pCt. — sikkert mere end de fleste havde tænkt sig.

For 2den Afdeling maatte desværre noteres Tilbagegang i alle Retninger. Antallet af forsikrede Skibe var gaaet ned med 4, Tonnagen med 231 Tons og Forsikringssummen med Kr. 37,000. Formanden mente, at det sorgelige Resultat i nogen Grad havde sin Grund i, at Afdelingens Risiko var for stor i Forhold til de forsikrede Værdier, idet Risikoen var fordelt paa forholdsvis faa Skibe. I Hovedforeningen er Forholdet mellem højeste Forsikring paa enkel Køl og den samlede Risiko omtrent som 1:75, medens det tilsvarende Forhold i 2den Afdeling er omtrent som 1:55.

Formanden meldte endvidere, at Lønningerne var de samme som tidligere. Bestyrelsen vidste, at der fra nogle Sider yntedes om, at der maatte kunne spares noget i Administrationsudgifter; dette havde Bestyrelsen haft under Overvejelse og vilde gerne spare, men saa ingen Udvej dertil. Det Arbejde, Bestyrelsen udfører, kræver ikke saa lidt Tid; i 1911 var der saaledes afholdt 101 Bestyrelsesmøder.

Regnskabet erklæredes herefter for enstemmigt godkendt.

Derefter forhandlede man om de foreslaaede Lovændringer:

Grænsen for indenrigs Fart ønskedes forandret saaledes, at Linien »Helsingborg til Frederikshavn« erstattedes med Linien »Kullen til Skagen«. Da Bestyrelsen intet fandt at indvende mod Forslagets Gennemførelse, vedtoges det.

Bestyrelsen foreslog, at Ekstrapramien for Granitlast ved Besejling af Nordsoen og Kanalen fra 16. Oktober til 20. Marts ændredes fra  $\frac{1}{2}$  til  $\frac{1}{4}$  pCt. for Skibe, hvis Takst er over 150 Kr. pr. Ton. Forslaget vedtoges uden Afstemning.

Paa Forslag af Bestyrelsen vedtoges det dernæst, at Husavik paa Island, paa Grund af indhentede Oplysninger denne Plads vedrørende, forandredes fra 1ste til 2den Klasses Plads. Huifdal, som det ikke tidligere har været tilladt at besejle, foresloges optaget som 2den Klasses Plads. Ved skriftlig Afstemning vedtoges det at optage den som 2den Klasses Plads.

Bestyrelsen mente det rigtigst at ændre Ørkanntiden i Vestindien fra 123 til 120 Dage, idet nemlig Ekstrapramien beregnes for hver paabegyndt Tidrum af 15 Dage. Naar et Skib saaledes havde betalt Ekstrapramie for 8 Gange 15 Dage, rantes det egentlig for haardt, naar det for de sidste 3 Dage maatte betale for en ny Periode. Forslaget vedtoges. For Besejling af Melilla i Tiden fra 1. December til og med 31. Marts, vedtoges en Ekstrapramie af 1 pCt.

Til § 5 vedtoges efter nogen Forhandling en Tilføjelse om, at Forsikring tegnes ikke for Skibe i Timecharter i Farvandet Øst for Kap Det gode Haab eller Vest for Kap Horn.

Bestyrelsen foreslog en Ændring til § 8 med Hensyn til Maaden, hvorpaa Melding om Genoptagelse af Skibe, der har været udmeldt paa Grund af Oplægning, kan finde Sted, idet der nemlig havde været Uoverensstemmelse mellem Bestyrelsen og en Interessent om, hvornaar Melding skulde afgives. Efter nogen Forhandling vedtoges det at give § 8 den af Bestyrelsen ønskede Anmærkning.

Til Havarireglernes § 15 2det Stykke foreslog Bestyrelsen at føje: »Tab af Sejl, Tovværk og andet løst Inventar, der ligger paa Dækket«. Forslaget var fremkommet efter Henstilling fra Foreningens Dispaecher, med hvem Bestyrelsen var enig i, at det undertiden kunde hænde, at Ting som de nævnte henlaa løse paa Dækket og kunde kortskyldes af Soen, hvorved Tabet undertiden blev til Fordel for Skibet. Dette Forslag vakte en Del Forhandling, og det endte med, at Bestyrelsen tog sit Forslag tilbage.

Formanden meddelte nu, at de vedtagne Lovændringer traadte i Kraft straks.

Efter en Del Forhandling om forskellige Sager skred man til Valg af Bestyrelse. Af Bestyrelsens Medlemmer fratraadte efter Tur C. W. Clausen og N. E. Schmidt; der begge erklærede sig villige til at modtage Genvalg. Valgte blev C. W. Clausen og I. O. Christensen. Til Suppleanter genvalgte A. H. Petersen og valgtes A. Svane. R. R. Levinson, der fratraadte efter Tur, genvalgte med Akklamation som Revisor.

Som Delegerede til Dansk Sejlskibsrederi-Forening valgtes B. B. Fries, H. Petersen og F. Hansen.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Wilhelmine«, der maaler 49 Netto Reg.-Tons, tilhørende Skibsfører L. H. Jensen, Marstal, er solgt til Skibsfører P. Andersen for en Kobesum af Kr. 4,700 inklusive Assurance Aktieretten.

Galase »Neptun«, tilhørende Skibsfører H. M. Jensen, Marstal, er solgt til Strymand P. Petersen, Skals, for en Kobesum af Kr. 4,750. Skibet maaler 34 Netto Reg.-Tons.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

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

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

# De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibssøl originalt aftappet paa  $\frac{1}{2}$  Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Reval 13./2. — Algarve, Borries, ank. hertil 13./2. — Aleksandra, Nielsen, afg. New York 7./2. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. hertil 15./2. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 12./2. — Antwerpen, Madsen, afg. Portland 25./1. til New York. — Arkansas, Petersen, afg. Dartmouth 10./2. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 14./2. — Aurora, Gommesen, ank. Königsberg 8./2. — Baron Stjerneblad, Sørensen, afg. herfra 12./2. — Beira, Lunge, afg. Cardiff 8./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Fair Hill 29./1. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 13./2. — Chr. IX, Mikkelsen, ank. London 13./2. — Dagmar, Bogvad, ank. Stettin 13./2. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 13./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, afg. herfra 9./2. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./1. — Hjeltn, Henriksen, afg. herfra 14./2. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Reval 9./2. til Ghent. — Jolantha, Rasmussen, afg. herfra 15./2. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 9./2. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 13./2. hertil. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 12./2. til Antwerpen. — Kursk, Wienecke, pass. Portland 14./2. hertil. — Douro, Sørensen, afg. Dunkerque 12./2. — Louise, Larsen, afg. herfra 14./2. — Louisiana, Ørsted, pass. Port of Ness 14./2. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Ouessant 14./2. — Minsk, Harder, afg. Pillau 15./2. — Moskoy, Jønsen, ank. hertil 14./2. — Nicolaï II, Jørgensen, afg. Bourgas 14./2. — Nordjylland, Snelberg, afg. Catania 14./2. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 3./2. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 13./2. — Oscar II, Hempel, pass. Vinge 15./2. hertil. — Pennsylvania, Lissner, ank. New York 14./2. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 11./2. — Pregel, Iversen, afg. Reval 13./2. — Saga, Wiberg, ank. Riga 11./2. — Saratow, ank. Hull 17./1. — Saxo, Müller, pass. Holtenau 13./2. for Libau. — Texas, Clauson Kaas, afg. Baltimore 1./2. — Thyra, Dam, ank. hertil 15./2. — Tiber, Petersen, afg. Antwerpen 9./2. — Tomsk, Wiberg, ank. Bourgas 13./2. — Tyr, Thøning, ank. Windau 15./2. — United States, Gøttsche, pass. Fair Isle 15./2. — Viking, Meyer, afg. herfra 11./2.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. West Hartlepool 10./2. — Amalienborg ank. Stockton 10./2. — Anna Mærsk afg. Newport 8./2. — Brattingsborg pass. Portland 10./2. — Borglum afg. Savona 10./2. — Chassie Mærsk afg. Livorno 7./2. — Dansborg afg. Newport Mon 8./2. — Elsborg ank. Burntisland 8./2. — Esrom ank. Antwerpen 10./2. — Flynderborg ank. Leith 8./2. — Fredensborg ank. Lissabon 11./2. — Frederiksborg ank. Huelva 3./2. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 11./2. — Gurre pass. Konstantinopel 6./2. — Hammerhus pass. Barbados 6./2. — Harrildsborg ank. Garston 5./2. — Hundborg ank. Methil 8./2. — Hønborg ank. Methil 9./2. — Jelling afg. Newport Mon 7./2. — Jømsborg ank. Cardiff 8./2. — Jungshoved afg. Halifax 10./2. — Jøgersborg afg. Las Palmas 10./2. — Kallundborg ank. Bonanza 3./2. — Kalo ank. Cardiff 11./2. — Klampenborg ank. Huelva 10./2. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Lejre afg. Barry 4./2. — Lilleborg pass. Gibraltar 2./2. — Marselisborg afg. Gulfport 8./2. — Næsborg ank. Ghent 12./2. — Peter Mærsk ank. Burntisland 6./2. — Raudelsborg afg. Kjøbenhavn 11./2. — Rosenborg pass. Kjøbenhavn 12./2. — Silkeborg afg. Cardiff 10./2. — Skanderborg ank. Genua 31./1. — Skjoldborg ank. Huelva 31./1. — Skodshorg afg. Savona 11./2. — Spigerborg afg. Huelva 9./2. — Stegelborg ank. Bordeaux 2./2. — Stjerneborg afg. Kjøbenhavn 8./2. — Søborg ank. Göteborg 7./2. — Taaruborg pass. Hirtshals 12./2. — Tuborg ank. Pillau 10./2. — Ullsborg ank. Huelva 31./1. — Uranienborg ank. Ghent 12./2. — Visborg afg. Methil 12./2. — Vordingborg afg. Rendsburg 8./2. — Ørskild ank. Bermudas 8./2.

Vesterhavet. Dagmar, Skou, pass. Gibraltar 12./2. for Rabat. — Olga, Christensen, afg. Gibraltar 12./2. til Casablanca. — Ellen, Hansen, ank. Casablanca 12./2. — Karla, Nielsen, afg. Cadiz 12./2. til Karthage. — Cito, Jøpsen, afg. Amsterdam 12./2. til Santander. — Hebe, Gregersen, afg. Granton 12./2. til Esbjerg. — Polly, Mathiasen, afg. Hook of Holland 12./2. til Bordeaux. — Norma, Madsen, ank. Methil 12./2. — Bodil, Uldall, ank. Odense 11./2. — Marie, Jessen, ank. Iviza 10./2. — Nora, Lauritsen, afg. Gandia 11./2. til Bremen.

(Fortsættes Side 105.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

**Bemærkninger om Indholdet bør tilfærds Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser**

### A.

**De danske Farvande, Færoerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.**

**384. Rettesle til Søkort-Arkivets Publikationer.** I »Forendringer og Tilføjelser Nr. 3 til Den danske Havne-Løds«, Side 3 staar: Dybden i Indsejlingsaabningen midt paa Læmølen ved Kallundborg er 2. m. Læs: 2. m.

Side 8 staar: Lobets Bredde over Barren ved Indløbet til Randers er 30 à 30 m bredt indtil Udlychøj. Læs: 30 à 30 m.

I »Forendringer og Tilføjelser Nr. 3 til Fortegnelse over Søværker i de Danske Farvande« Side 7 staar: Store-Gab er paa NV-Siden af Lobet afmærket med en rød Stage med Halmvisk. Læs: en hvid Stage med Halmvisk.

**385. Oplysning om Misvisningens aarlige Aftagen.** I Folke-Meddelelse fra »Meteorologisk Institut« aftager Misvisningen i Danmark ca. 7' aarlig. Søkort-Arkivets Kort vil efterhaanden blive rettet i Overensstemmelse med denne Opgivelse. (Dansk Løds, Side 65.)

**386. »Graadlyb« Fyrskib udlagt.** Nordseens. »Graadlyb« Fyrskib er atter udlagt. 55° 21' (42") N. Br. 8° 07' (39") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 320. Kjøbenhavn 1912.)

**387. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.** Hals. Kattegat. »Hals« Klokketønde er ombyttet med Vintersømærke. 56° 57' (45") N. Br. 10° 22' (50") Ø. Lgd.

**388. »Lappe-Grund« Fyrskib udlagt.** Sundet. »Lappe-Grund« Fyrskib er atter udlagt. 56° 04' (05") N. Br. 12° 37' (08") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 326. Kjøbenhavn 1912.)

**389. Midlertidige Vagere inddraget.** Hellerup. Sundet. De 2 grønne Vagere, der midlertidig var udlagt ved Løsspejlsøen for Fyld ud for Hellerup, er inddraget. 55° 44' N. Br. 12° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2685. Kjøbenhavn 1910.)

**390. Fyr midlertidig slukket.** Saltholm-Flak-Port. Sundet. Paa Grund af Iskrumning kan den røde Lanterne paa Saltholm-Flak-Port V-tlige Havneboved foreløbig ikke tændes. Saltholm-Flak-Port: 55° 42' N. Br. 12° 44' Ø. Lgd.

**391. Lanterne ved Vrag upaalidelig.** Kongedyb. Sundet. Under de forhaandenværende Isforhold kan det indtraeffe, at Lanterne paa den Vagter, der er anbragt ved den i Kongedyb sunkne Galease, ikke kan holdes tændt om Natten. Vraget, der paa Grund af Omstændighederne ikke kan afmærkes paa anden Maade, vil snarest muligt blive uskadeliggjort. 55° 41' (07") N. Br. 12° 38' (35") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 328. Kjøbenhavn 1912.)

### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**392. Fyrskibe udlagt.** Sverig. I Folke Telegram fra svenske Løds-kaptajner er følgende Fyrskibe atter udlagt: 1) »Svnhädan«. 2) »Falsterborens«. 3) »Trelleborgs Redd«. 4) »Alma-grundet«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 335, 336 og 339. Kjøbenhavn 1912.)

**393. Fyr midlertidig slukket.** Paa Grund af Isforholdene er følgende Fyr slukket: 1) Stora Fjäderågg. 2) Limö. 3) Djursen. 4) Öregrundsscrepen. 5) Grimskär. 6) Garpen. 7) Skäggenäs. 8) Ispeuddet.

**394. Grund fundet.** Afmærkning forandres. Kågefjärden. Bottniske Bugt. I Kågefjärden er fundet en 5,5 m Grund paa 64° 47' 50" N. Br. 21° 13' 50" Ø. Lgd. Naar Forsaarsmærkning udlægges 1912 flyttes den røde Vagter med Kest over 2 Balloner ved Stangerund til

Fyr ved Mazzarelle ligger paa 36° 46' 55" N. Br. 14° 33' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 184. Kjøbenhavn 1912.)

**422. Fyrs Beliggenhed.** S. Leonardo. Pantelleria Ø-Kyst. Fyret paa S. Leonardo Punt ligger 555 m N. 4<sup>o</sup> Ø. fra Castello Relegati trigonometriske Station. Flammens Højde: 13 m. 36° 50' 02" N. Br. 11° 56' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 303. Kjøbenhavn 1912.)

**423. Tønde udlagt.** Chioggia. Italien Ø-Kyst. Ved Munden af Caromau Kanal. Chioggia, er udlagt en sort og hvid stribet Tønde med trekantet Pyramide paa Toppen, c. 760 m N. 77° V. fra Fyret paa S. Felice Fort. Fyret: 45° 13' 47" N. Br. 12° 17' 27" Ø. Lgd.

**424. Advarsel.** Bosporus. Tyrkiet. Paa Grund af hyppige Uheld advarer den tyrkiske Regering Skibsførerne mod at komme for tæt til Kysterne i Bosporus. Bosporus Fyrskib: 41° 25' N. Br. 29° 19' Ø. Lgd.

### X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

**425. Undervandshindring.** Straat Soegi. Rinow Archipel. I Straat Soegi har Damperen »Japan« rort ved en Undervandshindring paa 0° 51' 51" N. Br. 103° 42' 44" Ø. Lgd. Skødet vil blive nærmere undersøgt.

**426. Sømærke flyttet.** Palembang Rivier. Sumatra Ø-Kyst. Den hvide Spilstønde Nr. 3 i Munden af Palembang Rivier er flyttet c. 1000 m S. i og ligger nu 2. Sm N. 4<sup>o</sup> Ø. fra Tj. Tjarat. Munden: 2° 14' S. Br. 104° 55' Ø. Lgd.

**427. Oplysning om Taagesignal.** Steep Island. Yang Tse Kiang. China. Taagesignal med Kanon gives ikke mere ved Steep Island for S. fra kommende Skibe. 30° 12' N. Br. 122° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1664. Kjøbenhavn 1911.)

### Bekendtgørelser m. m.

**428. Karantænebestemmelser.** Rusland. — Byerno Trieste, Rom, Neapel og Palermo samt Provinserne Neapel, Kasorti, Salerno, Palermo, Genna, Catania, Aquila, Campobasso, Cosenza, Livorno, Trapani og Venedig er erklæret kolerafri.

Tyskland. — Havnene i de sicilianske Provinser Caltanissetta og Girgenti er erklæret kolerafri.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R. rettet, ny Udgave; † annulleret; T. Tillæg.

- |                      |   |
|----------------------|---|
| Korts eller Bogs Nr. | England, Januar 1912.   |
| Nr 2683              | China, Gulf of Liu Tung. — Fort head, to Kinchau.   |
| R Y                  | Index chart of Admiralty Sailing Directions.  |
| R 1721               | England, East Coast. — Coquet road and channel.   |
| R S a                | Red Sea. — Red Sea, sheets 1.   |
| R 1569               | Mediterranean. — Approaches to Bizerta.   |
| R 2942               | Nova Scotia. — Gut of Canso.  |
| R 486                | West Indies. — Jamaica and Pedro bank.  |
| R 3585               | China, Yang Tse Kiang. — Approaches to the River Wusung. Holland.   |
| T 50                 | Aanvullingsblad Nr. 1 op den Zeemansgrids voor de Nederlandsche kust, 1911. Gratis. Vaarvaters en ankerplaatsen nabij Biliton en Karimata. Pris f. 1. |
| R 78                 | Tyskland, December 1911. Die Ostsee, Nördlicher Teil, W.- und O.-Blatt. 1: 400,000. Pris: W.-Bl. 2.70 og O.-Bl. 2.60 M.                               |
| R 164                | Ostsee, Deutsche Küste: Die Fahrwasser nach Barth und Damgarten. 1: 50,000. Pris 3.70 M.  |
| N 280                | Atlantischer Ozean, Nordwestküste von Frankreich: Raz de Sein bis Goulven. 1: 150,000. Pris 3.00 M.   |
| R 71                 | Ostsee, Deutsche Küste: Küste von Pommern. Westlicher Teil. 1: 150,000. Pris 3.70 M.  |

- 64° 47' 48" N. Br. 21° 13' 50" Ø. Lgd. S. for ovennævnte Grund, og en Slæde udlægges paa 64° 48' 18" N. Br. 21° 13' 50" Ø. Lgd. N. for Stangrund.
- 395. Baale nedlagt. Gådaholm. Åhus Distrikt. Botniska Bugt. Finland.** Baalen ved Fyret paa Øen Gådaholm er nedlagt. 60° 09' N. Br. 22° 17' Ø. Lgd.
- 396. Tønder i Drift. Tyskland.** Følgende Tønder er i Drift: 1) Västerv. Fløjetende. 2) Fehmarnholt 2. Baaketønder. 3) Puttgarten Rev. Fløjetende. 4) Ohlenburg-Hok Spirtønde. 5) Stalbernk Spirtønde. 6) En Del Tønder i Røhmarsund.
- 397. Fyrskibe inddraget.** Følgende Fyrskibe er inddraget: »Jasminude», Taagsignal gives derfor fra Stubbenkammer. 2) »Gabelschack», 3) »Bilke».
- 398. Fyr midlertidig slukket. Mømel.** Paa Grund af Overisning kan det røde, faste Lantenerfyrt paa N.-Mølen ved Mømel ikke tændes. Andre midlertidige Fyrstøiser er ikke udelukket. 53° 43' 56" N. Br. 21° 05' 07" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2580. Kjøbenhavn 1911.)
- 399. Baale nedlagt. Bakenberg. Rhgen.** Bakenberg Opmalingsbanke er nedlagt. 54° 40' 19" N. Br. 13° 17' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1907. Kjøbenhavn 1909.)
- 400. Vrag, Valkyrien-Grund. Dalmešlövad S. Damperen »Stadt Kappeln» er sunket i e. 10 m Vand paa NØ-Siden af Valkyrien-Grund. Masterne er høstskåret af Isen. Vraget kan foreløbig ikke almerkes paa Grund af Is. 54° 07' N. Br. 11° 03' Ø. Lgd.**

## II. Kattegat og Skagerrak.

- 401. »Fladen» Fyrskib inddraget for Is. Kattegat. Sverig.** I følge Meddelelse fra Løds-kapajnen i Göteborg er »Fladen» Fyrskib inddraget for Is. 57° 10' 00" N. Br. 11° 49' 05" Ø. Lgd.

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 402. Fyrskibe inddraget. Tyskland.** Paa Grund af Is er følgende Fyrskibe inddraget: 1) »Aussendeide», 2) »Neptun», der var udlagt i Stedet for »Elbe V.» (se E. F. S. Nr. 2822). 3) »Almsener Sand».
- 403. Vrag. Elben Munding V. Iølge Telegram fra »Marineamt» i Berlin er der sunket en stor Damper e. 10 Sm V. f. N. for Fyrskibet »Elbe I.», der ligger paa 54° 00' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.**
- 404. Vrag. Hamburg. Elben.** En flydende Kran er sunket e. 20 m V. for Due d'Albe 9 og 10 i Rosselaten. Vraget, der ligger farligt for Skibstøtten, kan ikke almerkes for Is-forholdene tillader det. Stedet maat besøjes med stor Forsigtighed. Rosselaten: 53° 31' N. Br. 9° 37' Ø. Lgd.
- 405. Undervandsignal gives atter. »Borkunriff» Fyrskib.** »Borkunriff» Fyrskib giver atter Taagsignal med Undervandsblokke. 53° 46' N. Br. 6° 04' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 283. Kjøbenhavn 1912.)
- 406. Fyr tændt. Hull Road. River Hamber. England.** Paa SV-Hjørnet af St. Andrews Dokkaj er tændt 2 røde, faste Fyr (det ene 2 m over det andet). 53° 43' 18" N. Br. 0° 23' 42" V. Lgd. (Kort Nr. 180.)
- 407. Skyløvelser. Firth of Forth. Skotland.** Natskyløvelser afholdes fra et Batteri i Nærheden af Forth Bridge enkelte Gange i Tiden mellem 11te og 16de Mars, mellem 29de April og 11te Maj, og mellem 13de og 27de Juli d. A. Forth Bridger: 56° 00' N. Br. 3° 23' V. Lgd.

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

- 408. Vrag afmærket. Approches de l'estuaire de la Somme. Frankrig.** En grøn Spids-lønde er udlagt i 7. m Vand tæt ved Vraget af Damperen »Le Hardy». Vragenden: 50° 07' 25" N. Br. 1° 24' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2887. Kjøbenhavn 1911.)
- 409. Vrag afmærket. Advarsel. Sandown Bay. Isle of Wight. England.** Vraget af Undervandskanden »A 3» ligger 3. Sm S. 49° Ø. fra Yarrowburgh Monument og S. 54° V. fra »Naba» Fyrskib. En grøn Vraglønde er udlagt 45 m SØ. fra Vraget. Paa Grund af Bølgeangsrørhøjderne skal Stedet passeres med stor Forsigtighed. 50° 38' N. Br. 1° 02' V. Lgd.

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

- 410. Fyr forandres. Rade de Lorient. Frankrig.** Belysningen ved Passe du Sud (Petite Passe eller Passe de Gåvres) ved Lorient Red vil i en nær Fremtid blive forandret som følger: 1) La Perrière (Fortyr) hvide, faste Fyr skal forandres til et rødt, fast Fyr, der lyser kraftigt fra S. 14° V. til S. 15½° V. Lysevane: 16 Sm. I øvrigt uforandret. 47° 43' 56" N. Br. 3° 21' 44" V. Lgd. 2) Le Clocher de Lorient (Bogfyr) hvide, faste Fyr vil faa en Lysevane af 20 Sm. Flammens Højde: 48 m. Det skal lyse kraftigt fra S. 5° V. til S. 12° V. 47° 44' 53" N. Br. 3° 21' 31" V. Lgd.
- De 2 ovennævnte Fyr er overet i N. 8½° Ø. Under Forandringen af La Perrière Fyr tændes et midlertidigt hvidt, fast Fyr, der vises fra Fyrtaarnets øvre Galleri. De ny Fyr kan brænde til Forsøg forinden Forandringen.
- 411. Tønde flyttet. Nord de Saint-Georges Nr. 11. Gironde.** Da Saint-Georges Banke har forandret sig, er den sorte Spidslønde Nord de Saint-Georges Nr. 11 flyttet e. 400 m VNV. i til 45° 36' 28" N. Br. 1° 02' 50" V. Lgd.
- 412. Fyr tændes. Cabo de Mar. Ria de Vigo. Spanien.** I Januar 1912 skulde tændes et grønt, fast Fyr paa Cabo de Mar Banke. Ria de Vigo: 42° 13' N. Br. 8° 50' V. Lgd.
- 413. Grunde. Dakar. Frank V.-Afrika.** En 8. m Grund er fundet 125 m N. 82° V. og en 8. m Grund 180 m N. 76° V. fra det røde Fyr ved Indløbet til Dakar Havn. Fyret: 14° 40' 38" N. Br. 17° 25' 19" V. Lgd.
- 414. Grunde fundet. Axim Bay. Gold Coast. Afrika.** I Axim Bay er der fundet flere Grunde, navnlig i Nørheden af Hedvig Mensell Skær. Forsigtighed ved Besøjligen tilrådes. 4° 52' N. Br. 2° 15' V. Lgd.
- 415. Taagsignal forandret. Point Prim Fyr. Digby Gut. Bay of Fundy. Taagsignalet ved Point Prim Fyr gives nu med Diaphan, Et-Stød hver 30 Sek., Stød 4 Sek., Pause 26 Sek. 44° 41' 31" N. Br. 65° 47' 10" V. Lgd.**

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

- 416. Løds-Station nedlagt. Saint Anne og Saint François. Guadeloupe. Løds-Stationerne ved Saint Anne og Saint François er nedlagt. Løds til disse 2 Havne faaes ved den lille Ø Guozier, der ligger paa 16° 12' N. Br. 61° 29' V. Lgd.**

## VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 417. Oplysning om Dybde. River São Francisco (de Sul) Entrance. Brasilien.** I Mundingen af River São Francisco (de Sul) er der 2 Løb, nemlig: 1) North Channel, som ikke har besøjes med mere end 4. m Dybde, og som er nærmest fastfrosset. 2) South Channel, som passerer tæt forbi Cape João Diaz, har 8. m i Vand. Det anbefales at søge dette Løb S. for Græa Islande.
- Tidvandsstrømmen løber stærkt ved Mundingen og det frarådes at staa ind uden Løds. Cape João Diaz: 26° 10' S. Br. 48° 32' V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 418. Tønde inddraget. Tre Monti. Madalena. Sardinien N.-Kyst.** Tønden med Ballon ved Tre Monti Grund, S. for flen Caprena, er inddraget. Grundten er nu kun afmærket med Lysstønden. Tre Monti: 41° 09' N. Br. 9° 28' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1936. Kjøbenhavn 1911.)
- 419. Fyr forandres. Avolos og Santa Croce. Augusta. Sicilien Ø.-Kyst.** Den 15de Februar 1912 forandres følgende Fyr ved Augusta Havn: 1) Fyret paa NØ-Hjørnet af Avolos Fort skal vise hvidt lys med Lu-Formrørelser hver 30 Sek., Lys 20 Sek., Mørke 10 Sek., Synsvide: 12 Sm. 37° 12' 37" N. Br. 15° 13' 34" Ø. Lgd. 2) Cape Santa Croce Fyr, NØ. for Augusta, skal vise hvidt lys med Lu-Formrørelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., Synsvide: 16 Sm. 37° 14' 31" N. Br. 15° 13' 29" Ø. Lgd.
- 420. Fyr tændes. Baale opført. Porri. Pozzallo. Sicilien S.-Kyst.** Paa Porri Skær er opført en Baale, hvortil der om kort Tid skal vises et rødt Blinkfyr. 36° 41' 05" N. Br. 14° 36' 00" Ø. Lgd.
- 421. Fyrs Bølgelønde. Mazzaralle. Capo Scalambri Ø. Sicilien S.-Kyst.** Det røde, faste

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Toulon 9./2. — Martha, Christensen, afg. Sfax 5./2. — Elina, Rathje, afg. Burntisland 7./2. — Therese, Pedersen, ank. Leith 10./2. — Harriet, Larsen, afg. Rosas 5./2. — Dagny, Thorkildsen, afg. Susse 6./2. — Simone, Møller, afg. Sunderland 3./2. — Jeanne, Olsen, ank. Arzew 10./2. — Vera, Larsen, afg. Methil 1./2. — Daisy, Lagesen, afg. Napoli 14./2. — Aune, Leth, ank. Methil 1./2. — Kamina, Løffler, afg. Sfax 29./1.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Macarthy 13./2. — Nelly, Clausen, pass. l'Ouessant 10./2. for Cette. — Fanny, Eriksen, ank. Cadiz 2./2. — Lilly, Dulm, ank. Aalborg 12./2. — Alexy, Sørensen, ank. Thorshavn 10./2. — Dagny, Bang, afg. Swansea 14./2. til Barcelona. — Mary, Clausen, ank. Kjøbenhavn 11./2.

**Det østasiatiske Kompagni.** Kina afg. Shanghai 12./2. for udg. — Siam afg. Karatu 10./2. for hjemg. — Arabien pass. Gibraltar 13./2. for udg. — Tranquebar pass. Sabang 13./2. for udg. — Pagan afg. Singapore 9./2. for udg. — Samui afg. Penang 5./2. for hjemg. — Bandon afg. London 11./2. for hjemg. — Bintang afg. Cuddalore 9./2. for hjemg. — Chumpon afg. Genua 8./2. for udg. — Esrom ank. Antwerpen 10./2. for udg. — Indien ank. Buenos Aires 31./12. for udg. — Cathay afg. Durban 2./2. for hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Jan afg. Portland 9./2. for udg. — St. Thomas afg. St. Thomas 31./1. for hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 29./1. for udg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Kjøbenhavn 12./2. til Dunston. — Johan Siem. Nielsen, afg. Methil 7./2. til Kiel. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 13./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 13./2. til Kjøbenhavn. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Pozzuoli 10./2. til Nevorossisk. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 25./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Lucia 7./2. til New York. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 30./1. til Emden. — Helmer Mørch, Thorsee, ank. Montevideo 21./1. — Nawa, Dahl, ank. Milville 4./2.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Marseille 11./2. — London, Bom, afg. Kratzwieck 11./2. til Tyne. — Paris, Tholander, ank. Burntisland 7./2. — Bryssel, Kaas, ank. Sierra Leone 12./2.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Sierra Leone 4./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Tyne 3./2. til Las Palmas. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 3./2.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Kiel 10./2. — Helene, Sørensen,

afg. Blyth 10./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Kolding 10./2. — Agnete, Dam, afg. Kurrebæksmunde 13./2. — Herma, Farup, ank. Boness 12./2. — Alice, Jørgensen, ank. Helsingør 12./2.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Sunderland 11./2. — Ragnhild, Schultz, afg. London 12./2. — Valborg, Hansen, ank. Randers 13./2. — Estrid, Hansen, ank. Gjedser 13./2. — Gunhild, Hansen, ank. Nyborg 12./2.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Newport News 6./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. South Shields 14./2. — Svend, Schmidt, ank. Lissabon 3./2. — Urania, Clausen, afg. Gibraltar 7./2.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Trapani 10./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Las Palmas 10./2. — Holland, Poulsen, ank. West Hartlepool 13./2. — England, Andersen, afg. Boness 9./2. — Rusland, Bennetsen, ank. Methil 10./2.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Newport Møn 14./2. — Europa, Hansen, afg. Plymouth 14./2. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 12./2. — Tyskland, Dunstrup, ank. Nordfolk 11./2.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Boness 9./2. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 12./2.

**Frøen.** Aasta, Bagger, ank. Barry 5./2. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 12./2. — Vera, Thing, afg. Kjøbenhavn 10./2.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11./2. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 13./2. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Blyth 14./2. til Gjedser.

**Sejlskibe.**

**Erø.** Jenny, Svane, afg. Liverpool 10./2. til Rio Grande. — Hansigne, Boye, afg. Göteborg 11./2. til Konakry. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Genua 10./2. — Danmark, Nielsen, ank. Fowey 12./2. — J. Kofod, Christensen, afg. Brest 12./2. til Ayr. — Dana, Pedersen, afg. Queenstown 12./2. til Havre. — Ruth, Folmer, ank. Kjøbenhavn 13./2. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Göteborg 12./2.

**INDHOLD:**

Dieselmotorskibet „Selandia“. — Kjøbenhavn, den 16. Februar 1912. — Sø- og Handelsretsdøm. — Overretsdøm. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsføretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Febr. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Forenede Dampskibe-Selskab	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden	114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> - 114	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	114
København			
Carl	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - 112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	113
Dannebrog	110 - 112	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold	93 - 93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania	31 - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union			
Dampsk. af 1896	110 - <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Heimdal	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - 116	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	116
Østasiatiske	143 - <sup>1</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	143 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen			
Nordseen	15 - 16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gorm	113 -	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	114
Torm	110 -	110	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Inga			
Cimbria	112 - 111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibe-Selskab	98 - 99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Forenede Bugser-Selskab		45	55
Dansk-russisk Dampskibe-Selskab	65 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 66	65 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	65 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.		85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie..		91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — —		96	98
8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf.		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — —		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk.		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% Østift. Kreditf.		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	148 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		148 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	150
Privatbank	116 - 115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	116
Landmandsbank	147 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		147 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	148
Handelsbank	147 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		147 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	147 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		18	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain	118 -		118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119
Helsingørs Jærnsk.	98 - 99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.	292 - 290 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		290 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	291
Bryggeri Aktier	184 - 183 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		183 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	183 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vaekselkurseer d. 14. Februar 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.25	18.21
Paris	72.30	
Amsterdam	151.00	
Wien	75.80	

**Notering paa Berlins Børs d. 14. Februar 1912.**

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols.	92.00
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	100.25
5% Rumænske Stats	101.50
4% — — — 1890	95.20

Omsætningen i Dampskibe Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 322,000, „Danmark“ 234,000, „Norden“ 324,000, „Carl“ 350,000, „Dannebrog“ 410,000, „Skjold“ 453,000, „Urania“ 128,000, „Dampskib. af 1896“ 160,000, „Heimdal“ 156,000, „Gorm“ 198,000, „Neptun“ 470,000, „Dansk-russisk“ 506,000, „Østasiatisk“ 200,000.

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

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

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

# THE ANTWERP

## ENGINEERING Co. LTD.

### SHIPBUILDERS, ENGINEERS

### BOILERMAKERS.

### SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

# Prøv engang

## John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



# Julius F. Schierbeck

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

### Skibsprovianteringsforretning

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

## N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

# HÄNSCHELL & Co.

## BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



# C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

## elegante Uniformshuer.

## Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTS PRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 20. Februar 1912.

19. Aarg.



## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Etabl.  
1867.

**Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**

Etabl.  
1867.

**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibarederi, Hvalfangst

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Overættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstejners Eftf.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

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



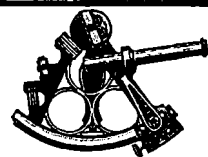
**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.  
Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

## LANDMANDSBANKEN

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

Til Skibsbrug

anbefales

**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**

Depot

Havnegade 47. Telefon  
4980.

**Remington,**  
eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG. Georgspl. 10.

### Skibsførerplads

paa Damp- eller Sejlskib  
søges af en 30-aarig, eller  
foreløbig Styrmandsplads. Ka-  
pital kan indskydes om det  
forlanges.

Kopier af Anbetalinger sen-  
des paa Forlangende.

Billet, mrk: „Skibsfører-  
plads 306“, modtager „Dansk  
Søfartstidende“s Kontor.

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

**Limfjordsøsters Kompagniet**  
søger en yngre energisk Mand som Assistance for  
Driftslederen. Gage efter Kvalificationer. Ansøgninger sendes  
til Limfjordsøsters Kompagniet. Nykøbing Mors.

### Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 30—100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

### I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

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



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Køb K. Tel. 3662

### Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1911. Befarne — Begyndere —  
Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved  
**Vilh. Rasch,**  
Forstander.

Ekstra prima amerikansk

**Bomuldsdug**  
faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

## Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige  
Generalforsamling Torsdagen den 22. Februar d. A. Kl. 3  
Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17,  
hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

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

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif-  
telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-  
skaberne for 1911 ville ligge til Eftersyn paa Forenin-  
gens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 1/2—2 fra den  
1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse  
over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes  
paa Foreningens Kontor.

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

Kjøbenhavn, den 5. Januar 1912.

P. B. V.

**A. V. Knudsen.**

## Dampskibsselskabet Norden.

Udbyttet for Aaret 1911 udbetales fra i Dag med 50 Kr.  
pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, Stuen, fra  
11—1, imod Aflevering af Aktiernes Kupons.

København, den 16. Februar 1912.

P. B. V.

**Peter Brown.**

## Motorbaaden „Maagen“,

33 Fod lang, 10 Fod bred (Horsens Motor), er billig til Salg  
naar Handel kan ske i Løbet af kort Tid.

**L. Gunnersen, Klostergade, Nakskov.**  
Telefon 461.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

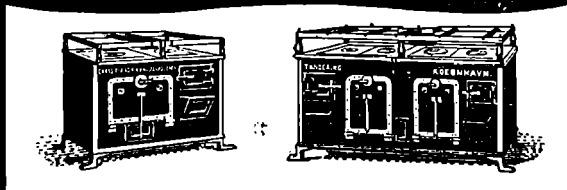
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon Nr. 124.

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HØLDBART FORLANG KATALOG



**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TELEFON 1630.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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



Kjøbenhavn, den 20. Februar 1912.

Fra Direktøren for Søkort-Arkivet har vi modtaget følgende:

Artikel 9. I Dansk Søfartstidende Nr. 11 af 9. Februar henleder Hr. F. rette Vedkommendes Opmærksomhed paa en formentlig vildledende Affattelse af Anordningerne vedrørende internationale Søvejs-Reglers og Nød-Signalers Anvendelse af danske Skibe. Paa den Maade det kgl. danske Søkort-Arkiv gentagne Gange nævnes i Forbindelse med Sagen, kunde det se ud, som Hr. »F.« mener, at Arkivet har et Medansvar i Ordningen af det omtalte Hæfte: men dette er ikke Tilfældet. Jeg skal indrømme, at det for uindviede er vanskeligt at se, hvem der bærer Ansvar for saadanne Optræk, da det ikke staar nævnt paa Titelbladet, og saa meget mere som Sager vedrørende Søfarten sorteres under snart sagt alle Ministerier. Paa alle Søkort-Arkivets Publikationer, saavel Kort som Bøger staar der: »Udgiven af det kgl. Søkort-Arkiv«, og kun for saadanne paatager Arkivet sig Ansvar. Alle andre Bøger som Optræk af Love og Bestemmelser m. m. Skibsfarten vedrørende, der sælges fra Arkivet, modtages fra vedkommende Ministerium, og paa deres Affattelse har Arkivet ingen som helst Indflydelse.

Jeg synes imidlertid, at enhver maa kunne finde ud af omtalte Helle. Det indeholder Hovedanordningen med en Slutartikel med Bestemmelser om, at alle tidligere Anordninger denne Sag vedrørende er ophævet: dernæst en Anordning med Tillæg til Artikel 8, en med Tillæg til Artikel 31 og endelig en med en forandret Affattelse af Artikel 9; og dette fremgaar saavel af Titelbladet som af Indholdsfortegnelsen og af Overskriften over hver Anordning. At der behøves en yderligere Tilkendegivelse af, at § 9 er forandret synes mig ikke er nødvendig, man maa jo dog gaa ud fra, at Folk i alle Tilfælde læser Titelbladet.

Hr. »F.« synes, at den ny Artikel 9 er lang og indviklet, men man maa jo huske paa den rivende Udvikling Fiskeriet har været underkastet, samt at det ikke alene er for Fiskefartøjer, at Artiklen er bestemt, men at ethvert Fartøj maa kende Artiklen for at kunne manøvrere fri af Fiskeredskaaber m. m., og heldigvis har vi da dansk Skibsfart baade paa Middelhavet og paa Japans og Koreas Have.

C. Bloch,  
Direktør for Søkort-Arkivet.

Firmaet Hans Smith i Kronstadt skriver den 12. ds. til os:

Kullosning i Kronstadt. De herværende Stuvere har udsendt et Cirkulære, hvori de tilkendegiver at de fremtidigt maa forhøje Prisen for Kullosning med 10 Copecker pr. Ton for Ladninger, der losses direkte til Kaj, og de maa forinden de afleveres der, vejes pr. Kurv om Bord i Skibet.

Hertil anser jeg det nødvendigt at oplyse, at det kun er en Del af de Kul, der ankommer til Admiralitetet, der losses paa denne Maade, og Certeparterne stipulerer i saa Tilfælde med Hensyn til Fragten:

»Consignees have the option of discharging steamers at Kronstadt at the rate of (400) four hundred tons per working day and paying two pence per ton extra freight for such option. Declaration to be made before breaking bulk.«

Denne Fragtforhøjelse vilde saaledes for den kommende Sæson være at opskruet med end yderligere 2½ d. pr. Ton.

I 1910 lossede ni Dampskibe, i 1911 otte Dampskibe til Regeringens Kajer, ellers foregaar al Kullosning i Kronstadt direkte i Lægtene og uden nogen Vejning.

Rapporteret Skib. Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til en Indberetning fra det kgl.

Gesandtskab i Rom, at det kgl. Konsulat dersteds fra Havnevesnet i Neapel har modtaget Meddelelse om, at det østrigske Skib »Alice«, der den 5. ds. indkom til Neapel fra Buenos Aires, den 22. Januar Kl. 9,30 Morgen paa 8° 8' S. Brd. og 33° 35' V. Lgd. har mødt det danske Sejlskib »N. M. C. T.« (3/m. Skonnert »Johanne« af Rønne), der havde signaleret: »Meddel: Alt vel om Bord«.

Skoleskibet »Viking« afsejlede Onsdag den 14. ds. fra Falmouth til Bristol. Breve kan adresseres til: »Dansk Konsulat, Bristol«.

Klarering i Paipool. I Anledning af en Notits her i Bladet af 26. Januar d. A., i hvilken Føreren af 3/m. Skonnert »Activ«, Kaptajn S. R. Mouritzen, fremsætter nogle Bemærkninger, navnlig angaaende de uensartede Gebyrer, der beregnes af Mæglere paa denne Plads, har vi fra en af de i Notitsen nævnte Mæglere, Hr. Le Griguer modtaget en Skrivelse, hvori det hævdes, at den af ham beregnede Mæglerprovision er anerkendt ved Lov af 29. August 1897.

Burmeister & Wain. Paa et Lørdag den 17. ds. i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde fremlagdes Regnskabet for 1911, der udviste et Overskud af Kr. 914,797.

Bestyrelsen vedtog at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 6 pCt. i Udbytte, og at der til Reserve- og Fornylsesfonden henlægges ordinært Kr. 137,219, og ekstraordinært Kr. 135,941, hvorefter Reserve- og Fornylsesfonden med Tillæg af Kursavance ved Salg af Selskabets egne Aktier, men Fradrag for Afskrivning paa Maskiner er: Kr. 2,014,499.

Dieselmotorskibe. Efter foretagne Prøveture med det første store Dieselmotorskib »Selandia«, har Det østasiatiske Kompagni hos A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri den 17. ds. givet Ordre til Bygningen af to store, c. 10,000 Tons, Lastbaade med Dobbeltkrue og 3,000 HK. til Levering i Begyndelsen af næste Aar.

Tilkendt Sølvmedalje. — Opholdssted efterlyses. Det engelske Konsulat i Kjøbenhavn har fra det engelske Marineministerium modtaget Meddelelse om, at den norske Regering har tildelt Sølvmedalje til Matros Niels Sørensen, der tidligere har været forhyret med Dampskibet »Poplar Branch« af Sunderland, som Anerkendelse for hans Medvirken ved Redningen af Mandskabet fra det norske Skib »Irmgard«, der forliste udfør Corral den 26. Juni 1910. Da ovennævnte Niels Sørensens Adresse, der er bleven opgivet at være Windiger Vej, Viborg, er Konsulatet ubekendt, anmodes Vedkommende om at henvende sig til det engelske Konsulat i Kjøbenhavn, Toldbodvej 28.

Panamakanalen. New York, 17. Februar. (Ritz. Bur.) »Journal of Commerce« melder fra Washington, at Trafikudvalget i Repræsentanternes Hus forbedrer et Lovforslag, hvorefter Skibe af alle Nationer skal have samme Ret i Panamakanalen, og at amerikanske Skibe ikke skal have særlige Forrettigheder. I Forslaget fastsættes Kanaltolden til højst 1¼ Dollars.

Helsingør Skibsværft har i Følge »Natt.« modtaget Bestilling paa to ny Dampere til »D. F. D. S.«, den ene til Middelhavsflaaden, den anden til Nord- og Østersø-Flaaden.

Inddraget Lods- og Fyrskib. Marineministeriet har faaet telegrafisk Meddelelse fra Lodskaptajnen i Malmö om, at Lods- og Fyrskibet »Malmö Redd« er inddraget for Is.

Inddraget Fyrskib. Marineministeriet har fra Lodskaptajnen i Malmö modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Svinbådan« er inddraget for Is.

Uskadeliggjort Vrag. Marineministeriet meddeler: Vraget af den i Kongedyb, lidt Vest for Trekrøner røde Fyrlinie sunkne Galease er nu uskadeliggjort og Vragvægen inddraget.

Sejladsen paa Riga. Firmaet P. Bornholdt & Co., Riga, telegraferer den 17. ds.: Termometret paa Frysepunktet, vestlig Vind. Passagen ved Domesness fremdeles spærret paa Grund af Is.

Meeteorologisk Instituts Oversigt over Isforholdene den 18. ds.: Sydlige Kattegal og Lillebælt lukket for Sejlskibe. — Storebælt: Megen Isvanskelighed, kun mulig for kraftige Dampere. — Sundet: Drivis.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 86 og 92/1911, afsagt den 17. Januar 1912. 1) Damperen »Ellen«s Rederi Angfartygsaktiebolaget Ellen af Carlshamn, og 2) Theo Koch & Co. som Generalrepræsentanter for Forsikringsselskaberne Deutscher Lloyd, Berlin, og Badische Assurances-Gesellschaft, Mannheim, mod A/S. Dampskibsselskabet Øresund som Reder for Damperen »Sverige«.

Under nærværende tvende i et Retsmøde den 4. Oktober 1911 kumulerede Sager, der er anlagt henholdsvis af Damperen »Ellen«s Rederi og af Theo Koch & Co. som Generalrepræsentanter for Forsikringsselskaberne Deutscher Lloyd og Badische Assurances-Gesellschaft, hos hvem »Ellen«s Ladning var assureret, mod Dampskibsselskabet Øresund, er Sagens Omstændigheder følgende:

Den sidstnævnte Selskab tilhørende Passagerdamper »Sverige« gik paa sin ordinære Tur mellem Malmö og Kjøbenhavn den 29. Marts 1911 fra Malmö Kl. 8.15 Morgen. Det var stille og i Begyndelsen klart Vejr, men nogen Tid efter, at man ved 9-Tiden havde passeret Salt-holmsprikken og havde ændret Kursen til V.  $\frac{3}{4}$  S. (mod Kjøbenhavn), satte det ind med Taagebanker. Farten mindskedes noget, og man gav, som det maa antages, de lovbealede Taagesignaler med Dampfløjten. Taagen maa efter det oplyste antages at have været ret tæt; til Tider kunde man dog se tre til fire Skibslængder frem.

Damperen »Ellen« var den 28. Marts om Eftermiddagen afgaaet fra Rønne med en Ladning Oljekager og andet. Den 29. om Morgenen styredes op gennem Sundet. Det havde været Taage nu og da om Natten, og Skibet havde gaaet med varierende Fart. Efter at Nordre Røse Fyrtaarn var passeret, sættes Maskinen paa halv Kraft, da Taagen tiltog. Skibet gik videre i Sigte af Prikkerne i Østsiden af Farvandet og gav efter de af dets Besætning afgivne Forklaringer de nødvendige Taagesignaler med Dampfløjten.

Noget før Kl. 9 $\frac{1}{2}$  skete der en Kollision mellem de to Skibe. »Ellen« sank med sin hele Last og Størstedelen af Besætningens om Bord værende Ejendele, men Besætningen selv reddedes dels om Bord i »Sverige«, dels om Bord i den kort efter »Sverige« ligeledes fra Malmö kommende Dampfærge »Kjøbenhavn«, og der gik saaledes intet Menneskeliv tabt. Der afholdtes den 1. April Søforhør ved nærværende Ret. Begge Besætninger gav Møde og afgav en Forklaring, der, omend indeholdende nogle Uoverensstemmelser, dog paa de væsentligste Punkter var tilstrækkelig klar og overensstemmende til, at Skyldspørgsmaalet kan bedømmes.

Det er oplyst, at »Sverige«, der er et hurtigsejlende forholdsvis nyt Skib paa 686 Brutto Reg.-Tons med en Maskine paa 1,300 indicerede Hestes Kraft, der med fuld Kraft plejer at løbe en Fart af 13 $\frac{1}{2}$  Knob, plejer at opnaa denne Fart med 118 Omdrejninger, men at Skibet ikke var renset udvendig siden Vinteroplægningen, og at det derfor var begyndt sin Fart fra Malmö med 130 Omdrejninger, hvorved det opnaaede den samme Fart. Da Skibet gerne skal være i Kjøbenhavn inden Morgentogenes Afgang, plejer Kaptajnen, naar der indtræffer nogen Taage, blot gennem Talerøret at varsko »Taage« ned til Maskinen, og det er da en Affale, at Farten sættes noget ned, dog ikke saa langt som til halv Kraft, sædvanligvis til mellem 90 og 105 Omdrejninger. Kl. c. 9,8 havde Kaptajnen ved denne Lejlighed varskoet »Taage«, og Maskinen var da sat ned til 105 Omdrejninger. Kl. c. 9,23 varskoede Udkigsmanden paa Bakken: »En Dampfløjte for om Bagbord«. Kaptajnen slog straks »Stop« paa Telegrafien, og Maskinen stoppede saa hurtig som mulig derefter. Et Øjeblik senere fik Udkigsmanden Øje paa »Ellen« inde i Taagen og varskoede: »Der er han«. Maskinen sættes paa fuld Kraft »Bak«, og der gaves tre korte Fløjtestød. Kl. c. 9,25 skete Sammenstødet.

Hvad »Ellen« angaar, var dens Brutto Tonnage 451 Tons, og dens Maskine har 180 Hestes Kraft. Dens Fart for fuld Maskine plejer at være 7 Knob og for halv c. 4. Den havde, som før nævnt, gaaet for halv Maskine omtrent fra Nordre Røse. Efter at Klokkebojen var passeret, hørtes første Gang »Sveriges« Taagesignal fjærnt, og Kaptajnen satte Farten ned til sagte. Efter at have gaaet for sagte Maskine i et Tidsrum af efter Kaptajnens Skøn omtrent 1 Minut, hørtes atter Lyden, men nu betydelig kraftigere, stadig paa Styrbords Bort og Par Streger foran for tværs. Kaptajnen slog nu og først nu »Stop« og gav Styrbords Ror (svensk Kommando) for at gaa agten om den kommende Damper, som han endnu ikke saa. Han fik ikke givet det foreskrevne Fløjtesignal for denne Drejning, for han hørte Bruset og saa »Sverige« komme frem i Taagen saa tæt ved »Ellen«, at en Kollision var uundgaaelig. Han slog fuld Kraft »Bak« og gav tre Stød, men straks derpaa fuld Kraft »Frem« for om muligt at komme foran »Sverige«.

Sammenstødet skete saaledes, at »Sverige« løb sin skarpe Stævn vinkelret ind i »Ellen«s Styrbords Side omtrent midtskibs. »Ellen«s Skrog, der senere er taget op fra Havbunden, viser, at Sammenstødet har været saa voldsomt, at Stævnen havde skaaret sig omtrent seks Fod ind i »Ellen«. »Sverige«s Stævn har ikke taget nogen nævneværdig Skade. Det synes af det foreliggende at fremgaa, at begge Skibe har haft nogen, »Ellen« dog kun ringe Fart fremover i Kollisionsojeblikket.

Citanterne — saavel »Ellen«s Rederi som Ladningens Assurandører — gør nu gældende, at »Sverige« maa betragtes som den, der har hele Skylden, idet den har overtraadt Søvejsreglerne ved ikke at gaa med moderat Fart i Taagen, og idet de mindre Fejl, der mulig kan bebrejdes »Ellen«, har været uden Betydning for Sammenstødet. De Indstævnte gør gældende, at »Sverige«, der skal føre Passagerer igennem til Formiddagstogene, maa have Ret til at gaa saa hurtig som sket. De henviser til, at dens Maskine er saa kraftig, at den som ved anstillede Forsøg godtgjort fra fuld Kraft »Frem« kan standses paa mellem 1 og 2 Minutter. De gør gældende, idet de har fremlagt en af »Sverige«s Kaptajn opstillet Beregning, at »Sverige« næppe kan have gaaet med mere end 8—9 Knobs Fart fra det Øjeblik, dens Omdrejninger sættes ned til 105. De gør endvidere gældende, at »Ellen«s Fører har gjort sig skyldig i tre forskellige Overtrædelser af Søvejsreglerne. Han har for det første ikke slaaet »Stop« men kun sagt, da han første Gang hørte »Sverige«s Taagesignal foran for tværs. Han har for det andet givet sig til at dreje til Styrbord paa et Tidspunkt, da han endnu ikke saa den fremmede Damp, og da han derfor ikke kunde kende dens Beliggenhed nøje, og endelig har han i sidste Øjeblik slaaet fuld Kraft »Frem«. De mener, at samtlige disse Fejl har medvirket til eller dog forstørret Virkningen af Kollisionen.

Citanterne gør gældende, at »Sverige«s Fart, saalænge den gik med 105 Omdrejninger i Taagen, maa have været meget større end 8—9 Knob. De henviser til, at det fra »Sverige«s Side er oplyst, at den, i den Tilstand Bunden den Gang var, kun brugte 130 Omdrejninger for at bringe Farten op til 13½ Knob, og gør gældende, at 105 Omdrejninger derefter mindst maa give 10½ Knob.

Citanterne, Damperen »Ellen«s Rederi, har derfor under nærværende Sag endelig paastaet de Indstævnte domt til at betale i Erstatning for »Ellen« med Skibs- og Maskinmateriel, Bunkerkul, Fragt, Tidstab og Besætningens personlige Effekter ialt Kr. 47.420.43 med Renter heraf og Sagens Omkostninger.

Citanterne Theo Koch & Co. har paastaet de Indstævnte domt til at betale det Beløb, som Assurandørerne har maattet erstatte Ejerne af »Ellen«s Ladning Kr. 20.741.04 med Renter heraf indtil Betaling sker, og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden, subsidiært, at Skaden deles efter Retten Skon. De har endelig paastaet sig tillagt Sagens Omkostninger.

Retten kan ikke lægge mindste Vægt paa de af »Sverige«s Kaptajn gjorte Beregninger, der paa forskellig Maade hviler paa en ganske usikker Basis, og hvis Resultater strider mod almindelige Erfaringsætninger om den Proportionalitet, der indenfor visse Grænser er mellem Skibsskruens Omdrejningsantal og Skibets Fart. Retten maa med Citanterne antage, at »Sverige«s Fart ved 105 Omdrejninger ved den paagældende Lejlighed har været mellem 10 og 11 Knob, ikke mellem 8 og 9. Men i alle Tilfælde maa det anses for stridende mod Søvejsreglernes Art. 16, at »Sverige« i en saa stærk Taage har bibeholdt en Fart svarende til 105 Omdrejninger, ikke blot medens den løb Nord om Sallholm paa det mindre befærdede Sallholmsflak, men ogsaa medens den passerede tværs over Hollenderdybet, hvor »Sverige« paa den ene Side maatte være forberedt paa at træffe andre Skibe, og hvor paa anden Side en forsigtigere Navigeren ikke vilde have forvoldt større Tidstab, da Løbet er forholdsvis smalt. »Sverige« maa saaledes betragtes som havende i hvert Fald Medskyld i Kollisionen. Den Omstændighed, at det havde Betydning at komme lidsnok til Jernbanetogene, kan ikke i nogen Retning tjene til Formindskelse af Ansvar.

Hvad »Ellen« angaar, kan det ikke betragtes som en Fejl, at den i sidste Øjeblik har slaaet fuld Kraft »Frem« for derved mulig at mindske Kollisionens Virkninger, men

det maa betragtes som en Fejl, at den paa et Tidspunkt, da den ikke saa det andet Skib og ikke kunde kende dets Position, har givet Styrbords Ror (svensk Kommando). Efter alt hvad der er oplyst om den korte Tid, der hengik, efter at Kaptajnen havde givet Styrbords Ror, inden han slog »Bak«, tør Retten imidlertid ikke tillægge denne Rorkommando nogen Betydning for Sammenstødet. Derimod maa det betragtes som en meget alvorlig Fejl, at »Ellen«s Fører ikke har stoppet, da han første Gang hørte »Sverige«s Dampfløjte foran for tværs. Der er intet oplyst, der kunde tjene til Undskyldning for, at han ikke har fulgt det bestemte Paabud i Søvejsreglernes Artikel 16 om i et saadant Tilfælde at stoppe (og derefter navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi). Dette Paabud maa ikke tilsidesættes, fordi Fløjten lyder fjærnt, og Retten kan ikke frakende »Ellen« Medskyld i Sammenstødet. Den lille Skade findes under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder at maatte erstattes med to Tredjedele af Dampskibet »Sverige«, medens én Tredjedel maa falde paa Dampskibet »Ellen«s Side.

Med Hensyn til Skadeberegningen er der fra de Indstævntes Side rejst Indsigelser mod nogle af Posterne. Hvad Skibet angaar, er der mellem Parterne truffet Overenskomst om, at »Ellen« anses som kondemnabel, og at dets Værdi inden Kollisionen fastsættes til Kr. 35,000, samt at der eventuelt vil være at beregne »Ellen« i Tidstab for Tiden efter Kollisionsdagen et Beløb af Kr. 3,681. Parterne er endvidere enige om, at »Ellen«s Rederi foruden Skibet har mistet Bunkerkul til Værdi Kr. 210. Udover disse Beløb fordrer »Ellen«s Rederi 1,696 Kr. for Udrustningsvarer (Materiel, Proviant m. m.), Kr. 1,269.08 som Rest for mistet Fragt og endelig som Erstatning for Besætningens Effekter Kr. 5,564.35. Disse sidstnævnte tre Beløb har de Indstævnte paastaet Citanterne uberettiget til at kræve, men da Retten maa antage, at man ved Ansættelsen af »Ellen« til en Værdi af Kr. 35,000 ikke har taget Hensyn til Materiel til Forbrug i Skibet eller Maskine, Proviant m. m., da den forlangte Erstatning for Fragt væsentligst har Hensyn til Tiden inden Kollisionen, og da Retten efter Omstændighederne maa gaa ud fra Rigtigheden af de opgivne Værdier af Besætningens Effekter, vil de Indstævnte have at betale Citanterne »Ellen«s Rederi to Tredjedele af Kr. 47.420.43 eller Kr. 31,613.62 med Renter som paastaet.

Hvad »Ellen«s Ladning angaar, fritog de for den udstedte Kommossementer, »Ellen«s Rederi for ethvert Ansvar for Følger af Sammenstød eller Fejl fra dets Førs eller Somands Side. Ladningsassurandørerne, der saaledes ikke vil kunne fordrer noget hos »Ellen«, gør nu gældende, at de maa kunne forlange hele det Beløb, de har maattet udbetale i Assurance, erstattet hos »Sverige«. De gør under Henvisning til almindelige Regler om solidarisk Ansvar, naar flere er meddelagige i samme Retskrænkelse, gældende, at hver af de to Skibe overfor dem maa være ansvarlige for hele den lille Skade.

Herom findes der imidlertid ikke at kunne blive Spørgsmaal. Redernes Ansvar i Tilfælde af Soulykke er paa en saadan Maade begrænset af Lovgivningen, at man ikke overalt kan henvise til almindelige Erstatningsregler, og det skønnes klart at fremgaa af Solovens § 220, at det ikke er Mening at paalægge begge Skibe solidarisk Ansvar for hele Skaden i Tilfælde, hvor den er forvoldt ved Fejl paa begge Sider. Men navnlig kan der i Tilfælde, hvor Ladningsejeren selv ved Kontrakt med det ene Skib har fraskrevet sig Retten til Erstatning hos dette Skib, ikke blive Tale om, at det andet Skibs Erstatningspligt af denne Grund forøges. De Indstævnte kan derfor kun tilpligtes at udrede til Citanterne Theo Koch & Co. to Tredjedele af Ladningens Værdi Kr. 20,741.04 eller Kr. 13,827.35 med Renter som paastaet. De Indstævnte har ganske vist gjort gældende, at det paastævnte Beløb skulde nedsættes, da der var tegnet Assurance ikke blot for Varernes Fakturabeløb men ogsaa for forventet Handelsfordel, men til

en saadan Nedsættelse findes efter Omstændighederne ingen Anledning.

De Indstævnte vil herefter have at udrede til Citanterne Damperen »Ellen«s Rederi Kr. 31,613.62 med Renter indtil Betaling sker, og denne Sags Omkostninger med 300 Kr., og til Citanterne Theo Koch & Co. Kr. 13,827.35 med Renter indtil Betaling sker samt denne Sags Omkostninger med 150 Kr.

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Sejlskibsfart for de fleste Havnes Vedkommende fremdeles indstillet paa Grund af Is-hindring, og der slutes kun ganske faa Fragter pr. straks fra de enkelte sejlbare Havne til ret acceptable Rater, medens der pr. f. o. w. er en større Tilbageholdenhed paa begge Sider, idet Befragterne kun i enkelte Tilfælde vil akceptere Redernes Fordringer, men der noteres et ret betydeligt Antal Ladninger fra de skandinaviske og vestlige Østersøhavne til Transport, naar Isforholdene tillader.

Fra Bøttenhav slutes ligeledes kun faa Fragter pr. f. o. w. til og over Minimalraterne.

Returfragter Vest fra og Mellemriffsfragter tilfredsstiller Behovet for den mindre Flaade, som er i Fart udenfor de isblokerede Havne til uforandrede, ret gode, Raler.

## Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp. 1. Hvilket Inventar skal en Arbejdsbaad til Skibe af over 200 Tons udenfor den indskrænkede Fart være forsynet med?

Sp. 2. Kan nævnte Baad betragtes som værende klar til hurtig Udsætning, naar den ligger med Bunden i Vejret?

Skipper.

Sv. ad 1. Baade til søgaaende Skibe skulle, i Følge § 9, i Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 30. December 1909, være forsynet med Fangliner af den fornødne Længde og Forlighed, en Baadshage, det fulde Tilbehør af Aarer og 2 Reserveaarer, et Sæt Gaffer fastgjorte med Bændler og et halvt Sæt Reservegaffer (eller et dobbelt Sæt Aaretolde), Rør med Springline og Rorpiind (eller Styreaare), Oljedæmper med 3 kg Olje, 2 Sæt til Hullerne nejeede Lænspropper, Pos eller Øsekar. Arbejdsbaade til Skibe af over 200 Tons udenfor den indskrænkede Fart, skulle desuden være forsynet med et Drivanker og en Beholder fyldt med godt Drikkevand.

Sv. ad 2. I Følge samme Paragraf skulle Baadene saa vidt muligt, idet der tages Hensyn til deres Sikkerhed paa Soen, være anbragt i Davider. Denne Bestemmelse lader sig jo imidlertid kun undtagelsesvis gennemføre i Sejlskibe, men efter vor Formening kan en Baad, der ligger med Bunden i Vejret, ikke siges at være klar til hurtig Udsætning.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet »Norden«

holdt den 15. ds. aarlig Generalforsamling paa Hotel »Phoenix«. Højesteretssagfører Grünert dirigerede.

Den korresponderende Reder, P. de Nully Brown, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Aaret 1911 synes at have været et Vendepunkt i Skibsfartens Trængselsperiode, idet Stigningen i Fragterne, der har fundet Sted i den sidste Halvdel af Aaret, har været betydelig nok til at overvinde alle Folger af Strejker og Arbejdsuligheder og dermed i Forbindelse staaende Forøgelse i Driftsomkostningerne, Stigning i Kulpriserne m. m. og alligevel frembringe et gunstigt Resultat.

De højere Fragtkonjunkturer syntes først at gøre sig gældende i Kulfragterne til Østersøen og bredte sig saa til de udgaaende Fragter fra Østersøen, selv om de intet Øjeblik naaede ud over, hvad man altid burde have for med Fordel at transportere disse Ladninger. For Fragtspekulanterne kom denne ny Sagernes Stilling uventet, og 1911 har for dem været en Lære, som de vist sent vil glemme. Senere kom den italiensk-tyrskiske Krig, der i høj Grad bidrog til at stramme Markedet. Naturligvis har det ikke været muligt straks at udnytte Stigningen, der kom ret overraskende, helt ud, idet man af almindelige Forsigtighedshensyn altid er nødt til at disponere noget frem i Tiden — hvad vi ogsaa agter fremdeles at gøre — men ikke desto mindre viser det forløbe Aar en meget betydelig Fremgang overfor de nærmest foregaaende.

Selskabets Skibe har været i stadig Virksomhed hele Aaret og har som sædvanlig været fordelt i Fart paa de forskellige Markeder, dog for de størres Vedkommende mest paa Amerika, hvortil Stigningen i Fragterne vel maa siges at være kommen sidst, men til Gengæld ogsaa betydelig og efter alle Solemærker at domme af længere Varighed.

Verdenstonnagen synes udmærket fordelt, alle Markeder er faste, og Tilbudet af Tonnage synes intet Steds at være større end Efterspørgslen, saa den nærmeste Fremtid ser virkelig ganske lys ud, om end der ogsaa findes mørke Skyer som den truende Kulstrejke i England, der, hvis den bliver til Virkelighed, dog næppe ventes at ville være ret mange Dage. Om man end ikke maa glemme de betydelig forøgede Driftsomkostninger, tror jeg, at man alt ialt er berettiget til at danne sig et lysere Syn paa Tingene, end man har kunnet i en længere Aarrække.

Derefter fremlagdes Regnskabet, som har været udførlig omtalt her i Bladet. Driftsoverskudet har været Kr. 497,807, hvoraf udbetales Kr. 190,000 som 5 pCt. Udbytte, medens Kr. 305,000 henlægges til Reservefonden.

Bagermester Øhlenschläger foreslog at forhøje Rederens Honorar, et Forslag, hvorfor Grosserer Brown takkede, idet han dog bemærkede, at Forslaget ikke kunde vedtages, ligesom han ansaa det for hensigtsmæssigt at udsætte Sagen til næste Aar.

For Regnskabet gaves Deelrage.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Overretssagfører Pauludan.

## Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i December Maaned 1911 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 12 amerikanske, 19 britiske, 4 danske, 7 franske, 5 tyske, 1 græsk, 1 italiensk, 13 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 2 spanske, 4 svenske. Dampskibe: 1 belgisk, 1 brasiliansk, 20 britiske, 2 franske, 6 tyske, 3 græske, 1 hollandsk, 1 italiensk, 1 japansk, 3 meksikanske, 6 norske, 1 russisk, 2 spanske, 1 svensk, 1 uruguaysk.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 33, Kollision 4, beskadiget af Ild 2, kængret 5, forladt 6, kondemneret 1, oplugget 11, savnet 8; for Dampskibene: Stranding 23, Kollision 3, beskadiget af Ild 2, kængret 7, forladt 2, oplugget 8, savnet 5.

Carl Albert, Dpsk. af Stettin, er indkommen hertil med Rorskade, forarsaget ved Isen, og er gaaet i Dok hos Burmeister & Wain for Reparation. Skibet er paa Rejse fra Libau til Hull.

Polaris, Skonnert af Riga, der afsejlede den 20. f. M. fra England med en Ladning Kul, bestemt til Søby, er endnu ikke ankommet til sit Bestemmelsessted, og man frygter, at den er forlist.

Sara, Dpsk. af Kjøbenhavn, er med Skrueskade returneret til Kiel efter Kollision med en Boje.

Jernbarden, Dpsk. af Göteborg, kom den 16. ds. i stærk Taage paa Grund ved Agger; ved Svitzers Assistance er Skibet atter kommet flot og blevet ledsaget til Frederikshavn. Skibet, der var paa Rejse fra Sunderland til Norrköping med Kul, maatte kaste af Lasten for at komme flot.

Skakkeborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, strandet paa Bornholms Østkyst, er af Svitser bragt flot og til Neksø i læk Tilstand.

Newa, Dpsk. af Kjøbenhavn, er kommet paa Grund paa Barren ved Pensacola; Skibet har Assistance.

# BRASSO

## Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgave.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Ad. Andersen, Schubert, ank. Reval 13./2. — Algarve, Borries, afg. herfra 16./2. til Newcastle. — Alexandra, Nielsen, afg. New York 7./2. hertil. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. herfra 17./2. til Arendal. — Antwerpen, Madsen, ank. New York 15./2. — Arkansas, Petersen, afg. Dartmouth 10./2. — Arno, Fischer, ank. Lissabon 17./2. — Aurora, Gommesen, ank. her 19./2. — Baron Stjernblad, Sorensen, ank. Reval 16./2. — Beira, Lunge, afg. Cardiff 8./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 15./2. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Alger 16./2. — Christian IX, Mikkelsen, afg. London 17./2. — Dagmar, Bøgvad, ank. Königsberg 18./2. — Douro, Sorensen, afg. herfra 17./2. til Königsberg. — Esbjerg, Strufve, afg. Libau 18./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 18./2. — Hellig Olav, Holst, ank. her 9./1. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 16./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Ghent 17./2. til Antwerpen. — Jolantha, Rasmussen, afg. herfra 15./2. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 15./2. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 13./2. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 16./2. — Kursk, Wieneke, pass. Portland 14./2. hertil. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 15./2. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 18./2. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 16./2. — Minsk, Harder, afg. Pillau 14./2. til Rotterdam. — Moskov, Jønsen, afg. herfra 17./12. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Rodosto 15./2. — Nordjylland, Soeberg, afg. Palermo 17./2. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 13./2. til Riga. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 18./2. — Oscar II, Hempel, ank. her 15./2. — Pennsylvania, Lissner, afg. New York 17./2. — Perm, Gotthardt, pass. Brunshüttel 18./2. — Pregel, Iversen, ank. her 18./2. fra Reval. — Saga, Wiberg, ank. Riga 11./2. — Saratov, ank. Hull 17./1. — Saxo, Müller, ank. Libau 15./2. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dunthhead 18./2. hertil. — Thyra, Dam, afg. herfra 16./2. — Tiber, Petersen, pass. Gibraltar 17./2. — Tomsk, Wiberg, afg. Bourgas 16./2. — Tyr, Thaning, ank. hertil 19./2. — United States, Gottsche, pass. Fair Isle 11./2. til New York. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 17./2.

**Vesterhavet.** Cito, Jepsen, ank. Santander 16./2. — Polly, Mathiasen, ank. Bordeaux 17./2. — Gerda, Iversen, ank. Newcastle 17./2. — Johanne, Thøgersen, afg. Hook of Holland 16./2. til Hamburg. — Inger, Schiff, afg. Santander 16./2. til Rotterdam. — Nexos, Basse, ank. Ibiza 15./2. — Fylla, Brinch, pass. Gibraltar 15./2. til Rouen. — Laura, Pedersen, afg. Santander 15./2. til Rotterdam. — Olga, Christensen, ank. Casablanca 14./2. — Hebe, Gregersen, ank. Esbjerg 15./2. — Bodil, Uldall, afg. Odense 15./2. til Blyth.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Dunston 15./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 17./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 16./2. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kjøbenhavn 17./2. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Pozzuoli 10./2. til Novorossisk. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 25./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Lucia 7./2. til New York. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 30./1. til Emden. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Montevideo 21./1. — Nawa, Dahl, ank. Melville 4./2.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Kjøbenhavn 13./2. — Amalienborg ank. Stockton 10./2. — Anna Mærsk afg. Newport Mon 8./2. — Brattingsborg pass. Skagen 14./2. — Borglum afg. Savona 10./2. — Chassie Mærsk ank. Carthage 15./2. — Dansborg afg. Newport Mon 8./2. — Elsborg ank. Burntisland 8./2. — Esrom ank. Antwerpen 10./2. — Flynderborg afg. Leith 12./2. — Fredensborg ank. Lissabon 11./2. — Frederiksborg ank. Huelva 3./2. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 11./2. — Gurte pass. Konstantinopel 6./2. — Hammershus pass. Barbados 6./2. — Harrildsborg afg. Garston 14./2. — Hundborg ank. Methil 8./2. — Honoborg ank. Methil 9./2. — Jelling afg. Newport Mon 7./2. — Jømsborg ank. Cardiff 8./2. — Jungshoved ank. Filadelfia 14./2. — Jægersborg afg. Las Palmas 10./2. — Kallundborg ank. Bonanza 3./2. — Kalo afg. Cardiff 14./2. — Klampenborg ank. Huelva 10./2. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Lejre afg. Barry 4./2. — Lilleborg pass. Gibraltar 2./2. — Marselisborg afg. Gullport 8./2. — Næsborg afg. Ghent 13./2. — Peter Mærsk afg. Burntisland 14./2. — Randelsborg ank. Methil 14./2. — Rosenborg pass. Skagen 13./2. — Silkeborg afg. Cardiff 10./2. — Skander-

borg ank. Genua 31./1. — Skjoldborg afg. Huelva 13./2. — Skodsborg ank. Bougie 14./2. — Spigerborg afg. Huelva 9./2. — Stegelborg afg. Bordeaux 12./2. — Stjerneborg ank. Methil 12./2. — Søborg ank. Göteborg 7./2. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 13./2. — Tuborg ank. Königsberg 12./2. — Ulfborg afg. Huelva 13./2. — Uranienborg afg. Ghent 13./2. — Vishborg pass. Skagen 15./2. — Vordingborg ank. Newcastle 12./2. — Ørkild ank. Wilmington 14./2.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Cuddalore 9./2. hjemg. — Samui afg. Perim 5./2. hjemg. — Bandon ank. Hamburg 15./2. hjemg. — Pangan ank. Bangkok 15./2. udg. — Chumpon afg. Port Said 15./2. udg. — Esrom ank. Vliessingen 15./2. udg. — Siam ank. Hongkong 16./2. hjemg. — Arabien pass. Gibraltar 13./2. udg. — Kina ank. Yokohama 17./2. udg. — Tranquebar afg. Singapore 16./2. udg. — Indien afg. Buenos Aires 14./2. udg. — Cathay afg. Durban 2./2. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. Havre 16./2. hjemg. — St. Croix afg. Trinidad 15./2. hjemg. — St. Jan afg. Portland 9./2. udg.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. San Fileu 18./2. — Martha, Christensen, ank. Rouen 18./2. — Elua, Rathje, afg. Burntisland 7./2. — Therese, Pedersen, ank. Sunderland 16./2. — Harriet, Larsen, afg. Rosas 5./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Susse 6./2. — Simone, Møller, afg. Sunderland 3./2. — Jeanne, Olsen, afg. Arzew 15./2. — Vera, Larsen, ank. Genua 18./2. — Daisy, Lagesen, ank. Tunis 16./2. — Annine, Leth, afg. Methil 17./2. — Kamma, Løffler, ank. Rouen 17./2.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Kiel 10./2. — Helene, Sorensen, ank. Frederikshavn 13./2. — Sjælland, Sværre, afg. Kolding 16./2. — Agnete, Dam, ank. Boness 16./2. — Hermia, Farup, afg. Bona 14./2. — Alice, Jørgensen, afg. Helsingør 16./2.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichen, ank. Sunderland 11./2. — Ragnhild, Schultz, ank. Burntisland 15./2. — Valborg, Hansen, afg. Randers 13./2. — Estrid, Hansen, ank. Gjedser 14./2. — Gunhild, Hansen, afg. Nyborg 18./2.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Methil 15./2.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. South Shields 14./3. — Urania, Clausen, ank. Brest 16./2.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Trapani 17./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Oran 15./2. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 18./2. — England, Andersen, afg. Boness 9./2. — Rusland, Bennetsen, afg. Methil 18./2.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Brügge 18./2. — Tyskland, Danstrup, ank. Norfolk 11./2.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, afg. Grangemouth 16./2.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Barry 16./2. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 18./2. — Vera, Thing, afg. Grimshy 17./2.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ligger i Aarhus. — Skinfaxe, Faber, ligger i Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 19./2.

**Æra.** Energi, Jensen, er ank. Korsør p. R. t. Bandholm.

**Thuro.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Pillau 13./2.

**Vulcan.** Vulcau, Nielsen, afg. Marseille 16./2. til Carthage. — London, Bom, ank. Tyne 15./2. — Paris, Thølander, afg. Burntisland 16./2. til Kalundborg. — Bryssel, Kaas, ank. Sierra Leone 12./2.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Sierra Leone 4./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Tyne 3./2. til Las Palmas. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 3./2.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Mearthy 13./2. — Nelly, Clausen, ank. Cete 17./2. — Fanny, Eriksen, afg. Cadiz 16./2. til Kristiansund. — Lilly, Duhu, afg. Augsburg 16./2. til Nørkøping. — Alexy, Sorensen, ank. Thorshavn 10./2. — Dagny, Bang, afg. Swansea 13./2. til Barcelona. — Mary, Clausen, ank. Kjøbenhavn 11./2.

#### Sejlskibe.

**Svendborg.** Henry Brooke, Rasmussen, ank. Helsingborg 12./2. — Anna, Fisker, ank. Göteborg 12./2. — Noah, Jørgensen, ank. Triquire Red 10./2. — Fanny, Petersen, ank. West Hartlepool 8./2.

**Æra.** Nanta, Stærke, ank. Falmouth 13./2. — Norma, Jørgensen, afg. Göteborg 13./2. til Dnkar. — Agent Petersen, Frederiksen, er afg. Maracaibo til Hamburg. — Hosanna, Raahauge, ank. Middlesbro 16./2. — Kofoed, Andersen, ank. Ayr 17./2.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 20. Februar 1912. — Sø- og Handelsretsdom. — Frøgtmarkedet. — Spørgmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Havarier og Føllis. — Skibsefterretninger.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1109

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

St Petersburg  
Tlf.: „Hansencor“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

Tlf.: „Hansencor“  
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkistolensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „CharterIng“

Telefon Nr. 37.

**MARIAGER.**

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

**CHR. JENSEN**

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND <sup>Als</sup>

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

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

**KOLDING.**

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søanger).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

**AALBORG.**

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastugeplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen®**

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

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

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE**

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

**Petersen-Faxe's**

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhryringskontor.

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhryringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

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

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinio à 45mm Bredde 30 Øre

Anden Side - - - - - 25 -

De øvrige Sider - - - - - 20 -

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Fredag den 23. Februar 1912.

19. Aarg.

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



**Tekn. Maskinhandel.**

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



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

Adr.: Toldbod- vej 7, Moz.	<b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	<b>A/s DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret  Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
----------------------------------	--	---	--

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

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

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

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

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



Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Cseifert.  
**C. L. Seifert,**  
Kgl. Hof-Guldtrækker.  
**St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.**  
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

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

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.  
Specialitet:  
**elegante Uniformshuer.**

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

**Berg & Larsen**  
 forhen Martin Niessen  
 Skibsproviantering  
 Lager af Manilla- og Hampougværk  
**Nyhavn 53.**  
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 122.

**2 yngre, dygtige  
 Skibstørere  
 eller Styrmand**

kan faa Dampskib at føre  
 mod at indskyde hver ca.  
 25,000 Kr. i Aktier. Kon-  
 trakt med Udlovningsret.  
 Billet, mrk.: „4610“, modt.  
 Sylvester Hvids Bureau, Ny-  
 gade 7, Kbhvn.

**Remingtons**

Factura- og Bogholderimaskine  
 skriver, adderer og subtraherer  
 L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Marstal  
 Sømandshjem**

anbefaler sit gode og billige  
 Pensionat for Elever, der  
 besøger Marstal Navigations-  
 skole. Prisen er 32 Kr. pr.  
 Maaned om Sommeren og 35  
 Kr. pr. Maaned om Vinteren.  
 Bestyrelsen.



**Motorbaaden „Maagen“,**

33 Fod lang, 10 Fod bred (Horsens Motor), er billig til Salg,  
 naar Handel kan ske i Løbet af kort Tid.

**L. Gunnersen, Klostergade, Nakskov.**  
 Telefon 461.

**Julius Ott**  
 Internationale Agentur  
 Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**Esbjerg  
 Tovværks - Fabrik**  
 Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-  
**Tovværk**  
 til staaende og løbende  
 Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

**RATIN**  
 Stat-  
 anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
 Ratin's Salgskontor,  
 Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.  
 samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,  
 indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,  
 indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte  
 Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

**Dampskibsselskabet Norden.**

Udbyttet for Aaret 1911 udbetales fra i Dag med 50 Kr.  
 pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, Stuen, fra  
 11—1, imod Aflevering af Aktiernes Kupons.

København, den 16. Februar 1912.

P. B. V.  
**Peter Brown.**

**Tuborg**  
**Pilsner**  
 foretrakkes af Ølkendere.

**Bugsering.**

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske  
 Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

Telegram-Adresse  
**„Justice, Cardiff“**,  
 Code: ABC 5th. Ed.  
 Skriv efter Illustrere  
 rede Prisopgaver.

**LOVERIDGE, LTD.**  
 DOCKS, CARDIFF.  
 Fabrikanten af:  
 Træ- og Jernblokke, Borled-  
 nings Spring-Buffer, Couves'  
 automatiske Boldestemper,  
 Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export i  
**DEKS- OG MASKINUDSTYR.**  
 Enagentur i København:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
 24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.

**Marstal  
 Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**



Kjøbenhavn, den 23. Februar 1912.

De gamle 500- og 100-Krone Sedler. Justitsministeriet har udstedt en Kundgørelse om, at de gamle blaa-graa 500 Kr. Sedler og de gamle grønne 100 Kr. Sedler fra 31. Maj 1912 ophører at være lovlige Betalingsmidler saavel til Statskassen som Mand og Mand imellem.

Hvis nogen endnu ligger inde med disse Sedler, gælder det altsaa om inden den nævnte Frist at faa dem byttet med ny i Nationalbanken eller en af dens Filialer.

Spanien og traadløs Telegrafering. Følgende Lovforslag er, i Følge »Daily Telegraphs« Korrespondent, blevet forelagt Cortes:

Fra 1. Januar 1913 skal det ikke være tilladt Passagerer i spanske Havne at gaa om Bord i Skibe, som ikke er forsynet med traadløs Telegraf. De maritime Autoriteter skal i hvert enkelt Tilfælde give den behørig Tilladelse efter at have forvissat sig om, at Apparaterne er i god og tjenstdygtig Stand. Denne Bestemmelse vil blive obligatorisk for fremmede Skibe, som kommer til spanske Havne.

En undervands Klokke ved Ushant. I en Meddelelse af 5. Februar d. A., bekendtgøres i Følge »Shipp. Gaz.«, at et undervands Taage-Signal forsøgsvis er blevet anbragt omtrent 130 yards Nord for Creach Point Fyr ved Ushant. Klokkeren giver en Gruppe af to Slag hver 5 Sek. Paa de engelske Kort er der blevet anført »Experimental« ved dette Taage-Signal.

Monstringskontoret meddeler:

Monstringskontoret i Kjøbenhavn har i 1911 foretaget Monstringer til 3.420 Skibe, hvortil er mønstret ialt 35.508 Mand.

Monstringen fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe .....	15.608 Mand
— - Sejlskibe .....	761 —
Afmønstret fra Dampskibe .....	13.282 —
— - Sejlskibe .....	724 —
Ommonstret til Damp- og Sejlskibe ..	5.133 —

Ialt .... 35.508 Mand

Samtlige udfærdigede Bemandingslister, ialt 1.090, er udfyldt af Kontoret; ligeledes er samtlige til Paa- og Ommonstringer svarende Afregningsbøger, ialt 19.139, udfyldt af Kontoret. Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 72 Mand, hørende til 43 Skibe, med et Beløb af Kr. 3.260,23. Desuden er til »Ikke-Værnepligtige« og »Udlandinge« udstedt ialt 1.650 Søfartsbøger.

Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne. I Aaret 1910 har »Foreningen til Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne« uforandret fortsat sin Virksomhed. Arbejdet har i det hele og store bragt Glæde og Velsignelse. Ikke blot derved, at Sømandshjemmenes gavnlige Indflydelse paa dem, som de skaffer Hjem og Tilflugtssted, mere og mere erkendes, men ogsaa i Form af mange Vidnesbyrd om Interesse og Tilslutning fra forskellige Sider.

I selve Arbejdets Plan og Drift har ingen Forandring fundet Sted. Man har søgt saa vidt muligt at benytte sig af den vundne Erfaring for at gøre Hjemmene til, hvad de skal være for dem, som søger Ly indenfor deres Vægge. Læseværelserne har været tilgængelige for alle Søfolk, selv om de ikke har haft fast Bopæl paa Hjemmene. (»Berl. Tid.«)

Tilsynet med Sejlskibe. Under den 14. Februar er Skibingeniør V. E. J. Hansen, Kjøbenhavn, i Henhold til Lov af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. § 9 udnævnt til Stedfortræder for Sejlskibstilsynsmanden i Kjøbenhavn.

Burmeister & Wains Udvidelse. Efter Forlydende agter Forsvarsministeren, muligvis ledsaget af nogle af de andre Ministre, en af de første Dage at aflægge et Besøg paa Refshaleen for, efter Anmodning af Direktionen for A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri, at tage Forholdene i Øjesyn i Anledning af en paatænkt Udvidelse af Skibsværftet. Det anses for sandsynligt, at der vil blive nedsat en Kommission for at drøfte den Maade, hvorpaa Servitutsprogsmaalet skal løses.

Dampskibsselskabet Torm. Paa et Firsdag den 20. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Torm, vedtoges det at foreslaa den kommende Generalforsamling, at der udbetales et Udbytte af 7 pCt. til Aktionærerne, foruden at der finder rigelige Henlægninger Sted.

Dødsfald. Gouvernør over de dansk-vestindiske Øer P. C. Limpriecht, er den 19. ds. afgaaet ved Døden i Kjøbenhavn efter længere Tids Sygdom, henved 54 Aar gammel.

Bragt flod. Pensacola, 20. Februar. (Ritz. Bur.) Den danske Dampner Newa, der var grundstødt i St. Andrews Bugten er blevet bragt flod efter at have løstet en Del af Ladningen. Dampneren har tilsyneladende ingen Skade taget, men vil nu blive undersøgt.

Kulminearbejderkonflikten i England. London, 21. Februar. »Daily News« meddeler fra bedste Kilde, at Arbejdsgivere og Arbejdere under de stedfundne Forhandlinger er kommet hinanden betydelig nærmere. Skulde det alligevel komme til Strejke, vil Skylden herfor komme til at hvile paa Arbejdernes yderliggaende socialistiske Fløj, der ikke saa meget ønsker Strejke for at opnaa Fordele for Kulminearbejderne, men mere som Led i den almindelige Politikk.

Konflikten i Glasgow. London, 21. Februar. (Ritz. Bur.) I Voldgiftssagen i Anledning af Havnearbejderstrejken i Glasgow er der afsagt Kendelse i Arbejdsgivernes Favor.

Udlagte Fyrskibe. Marineministeriet har modtaget Underretning om, at Fyrskibet »Svinbådan« atter er udlagt paa sin Station.

Marineministeriet har fra Fyrmeisteren i Varberg modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Fladen« i Middags er afgaaet til sin Station.

Marineministeriet meddeler, at »Anholt-Knob« Fyrskib atter har indtaget sin Station.

Marineministeriet meddeler: Fyrskibene »Lappegrund«, »Hals« og »Larsø-Rende« er atter udlagt paa Station.

Fyrjagten ved Korsør er atter udlagt paa Station.

Tændte Fyr. Marineministeriet meddeler: Ledefyrene til Færgestrømmen ved Masnedsund tændes første Gang den 22. ds.

Konsulatværsnet. Under 8. Juli f. A. er George Serini af Beirut udnævnt til ulønnet dansk Konsul samme Steds.

Den 16. Februar er Vicekonsulatet for Staten North Carolina (de amerikanske Forenede Stater) i Wilmington blevet nedlagt.

Den 6. November 1911 har Udenrigsministeriet ansat Marius Toger Flemmer af East London som ulønnet dansk Vicekonsul samme Steds under det kgl. Konsulat i Kapstaden.

Den 17. Februar er Vicekonsulatet i Aux Cayes under Konsulatet i Port-au-Prince blevet nedlagt.

Meteorologisk Instituts Oversigt over Isforholdene den 21. ds.:

Kattegat isfrit. Lillebælt lukket for Sejlskibe. Storebælt fra Refsnæs vanskelig for Sejlskibe, særlig langs Vestsiden. Sydlige Langelandsbælt og Femerbælt endnu store Isvanskeligheder, ved Gjedser svær Is under Kysten. — Sundet isfrit, men vanskeligt for Sejlskibe ved Møen og Drogden.

Selandia afgik den 22. ds. fra Frihavnen. Skibet anløber først Aalborg, og det ventedes i Følge »Kbhvn.«, at Kronprinsen sejler med til Helsingør og Prins Valdemar antagelig til Aalborg.

Det ostasiatiske Kompagni. Ved et den 21. ds. i Det ostasiatiske Kompagni afholdt Bestyrelsesmøde blev det besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, at der efter foretagne Afskrivninger til Beløb c. 900.000 Kr., betales 8 p Ct. i Udbytte, henlægges 500.000 Kr. til Reservefonden, saaledes at denne derefter vil udgøre 6.750.000 Kr., og at der i ny Regning overføres c. 330.000 Kroner.

De C. K. Hansenske Dampskibsselskaber. Paa Bestyrelsesmødet den 21. ds. i Dampskibsselskabet Dannebrog vedtoges det at foreslaa for Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte paa 6 p Ct. samt afskrive paa Skibenes Byggeværdi efter Afholdelse af alle Udgifter, deri indbefattet Klassifikation af Havarier. Kr. 500.898.

I Dampskibsselskabet af 1896 vedtoges samme Udbytte og en Afskrivning under samme Former af Kr. 301.952.

## Højesteretsdom.

Den 14. Februar 1907 kom den norske Damper »Mod« i godt Vejr til Reykjavik og ankrede paa Reden. Den 17de Februar kom den norske Damper »Reykjavik«, der gik som Rutebaad paa Island, ligeledes ind og ankrede i nogen Afstand fra »Mod«. Kort efter opstod en stærk nordlig Storm, som fik »Mod« til at drive for sine Ankre, saa at den stødte mod »Reykjavik«, og tilføjede den forskelligt Havari. Tilsidst saa »Reykjavik«s Kaptajn ikke anden Udvej end at sætte Skibet paa Land. Alle Ombordværende blev reddet, men Skibet blev totalt Vrag.

»Reykjavik« var i 1904 bleven forsikret i et islandsk Selskab. Det blev den Gang vurderet til Kr. 38.900, men kun forsikret for Kr. 24.000, saa at Rederiet altsaa overlod Resten af Risikoen. Efter Forliset blev Assurancen udbetalt Rederiet, men da dette mente, at det var »Mod«

alene, der var Skyld i Skaden, anlagde det Sag imod »Mod«s Rederi til Betaling af den Del af Skaden, som ikke dækkedes af Forsikringen, og som opgjordes til Kr. 15.361.67.

Ved Underretten i Reykjavik blev der tilkendt »Reykjavik«s Rederi en Erstatning af Kr. 11.600. Ved den islandske Overret blev »Mod«s Rederi derimod frifundet. Overretten gik ud fra, at »Mod« bar hele Skylden for »Reykjavik«s Stranding, men antog, navnlig i Henhold til en Erklæring fra det norske Skibsværft Frammes mekaniske Værksted, at »Reykjavik«s Værdi i Strandingøjeblikket ikke kunde sættes højere end til de Kr. 24.000, som var dækket af Assurancen.

For Højesteret blev den meget vidtløflige Sag forelagt af Højesteretssagfører J. Kondrup paa »Reykjavik«s Vegne, medens Højesteretssagfører Møldrup mødte for »Mod«.

I Højesterets Dom hedder det:

Med Hensyn til de i den indankede Dom anførte Grunde, der i det væsentlige kunne tiltrædes, og idet de Højesteret forelagte ny Oplysninger nærmest bestyrke, at det forulykkede Skib ved dets Forlis har haft en Værdi af c. 24.000 Kr., vil Dommen være at stadfæste. Processens Omkostninger for Højesteret findes at burde hæves.

Thi kendes for Ret: Landsoverrettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Højesteret ophæves. Til Justitskassen betaler Hovedappellanten og Kontraappellanten hver 10 Kr.

## Fragtmarkedet.

Endskønt der gennemgaaende hersker mere Stillehed i de fleste Markeder, er Undertonen dog uforandret fast naar lige undtages Sortehavet, hvorfra Varer er knappere, saa at Raterne er bleven trykket noget. Medens dette skrives, kan Nedgangen sættes til c. 1/ pr. Unit. De øvrige hjemgaaende Markeder viser ingen nævneværdige Forandringer, og da Tonnage stadig er vel fordelt, synes der ikke at være nogen Anledning til at nære Frygt for Tilbagegang. Saavel Østen som U. S. og Sydamerika har Brug for en Masse Skibe i de nærmeste Maaneder, og Redernes Holdning er fremdeles præget af stor Fasthed. Det værste for Skibsfarten i Øjeblikket er Udsigten til Kulstrejken i de engelske Gruber, som antagelig vil lamme hele Handelen paa England, hvis den skulde blive til Virkelighed, men de aller-seneste Meddelelser lyder mere optimistiske m. H. t. Opnaelsen af en Ordning, og det maa oprigtigt haabes, at den truende Konflikt maa blive afværget. Der sluttedes i Ugens Løb som følger:

Østen etc. For Korn fra Sydaustralien (to Havne) sluttedes en stor, prompt Baad til U. K./Kontinentet (H. H.) til 33/3 (én), 34/3 (to Havne). Ris fra Birma 31/6 à 32/6 O. C., 31/6 à 32/ Holland, 31/ Fiume, 29/ Triest, Annullering 10. Marts, 35/ Akyab/Göteborg (4.800) pr. Marts, Bangkok/Kontinentet 33/9, kompletterende Kohsichang 32/6. Bombay/U. K., Kontinentet (én Havn) 24/6 à 25/6 Dødvægtbasis Marts—April. Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til U. K./Kontinentet (Frankrig eksklusive) 19/6 (én), 20/ (to Havne), »net terms«, pr. Marts. Sukker fra Java 33/9 à 35/ til U. K. eller Kontinentet. Kalkutta/Hamburg, Antwerpen, Hull eller Dundee 30/, Jute-Linseed Basis, Annullering 10. April. Palmekærner Madras Kysten (fire Pladser)/Marseille 31/6, option 500 Tons uskallede Kærner til 15/ ekstra, »net terms«, pr. 10.—25. Marts. Filip-

pinerne/Marseille, U. K., Kontinentet 40/, Copra-Basis, anden Halvdel Marts.

Sortehavet etc. Erts fra Poti sluttedes til Middlesbro 12/6. For Korn sluttedes Nikolajeff/London eller Rotterdam 11/ à 11/3, Hamburg 11/6 à 11/9, mindre Baade N. C. eller »any« 11/9, Hamburg 12/3, Marseille Fres. 12. Novorossisk/Antwerpen eller Rotterdam 10/9 à 11/, Weser 11/3 à 11/6, medens der for Oljekager til Danmark opnaaedes 16/3 (én), 16/6 (to), 16/9 (tre Havne), alt pr. prompt. Korn Sulina/L. H. A. R. Glasgow eller Manchester 10/ à 10/3, Hamburg 10/6 à 10/9. Bulgarien/Antwerpen 10/6, Glasgow 11/6, Annullering 10. Marts. Kustendje/Antwerpen eller Rotterdam 10/. Hamburg 10/3 med 500 Tons Havre til 2/ ekstra. prompt.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø Aleksandria/Hamburg 10/6 à 10/9, pr. ultimo Februar, Hull 9/9 à 9/10½, prompt. Fra Smyrna betalles 13/3 Dødvægt til Bristol og Dublin. Erts Carthagena/Rotterdam 6/3, Middlesbro 6/9, Porman/Rotterdam 6/3 à 6/4½, Hornillo Bay/Middlesbro 6/9, alt med fri Despatch. For Salt sluttedes til 14/9 Port Said/Java, 10/ Calcutta, 10/6 Cadiz/Halifax. Erts Bilbao/Glasgow 6/, Rotterdam 5/10½, Middlesbro 6/1½, Newport 6/, Ardrossan 5/9, alt pr. prompt.

Nordamerika. Korn Baltimore/udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 3/1½ à 3/3, Hamburg 3/3 à 3/6, Kjøbenhavn og/eller Aarhus 3/6 à 3/9, pr. Marts. Petroleum i Kasser New York/Australien 32 Cents, to Havne Japan 31 Cents, persiske Golf 30 Cents pr. Marts/April. Bomuld Savannah/Liverpool 45/, 46/3 Bremen pr. Marts. Fra Golfen paa Netto Charter til Danmark 21/ én, 21/3 to, 21/6 tre, 21/9 fire Havne pr. 1.—20. Marts. Tømmerlaster fra Golfen sluttedes særdeles livligt, og der betalles bl. a. 137/6 Pensacola/Vestitalien, én Havn, 140/ to, 142/6 tre Havne, 155 Mobile/Buenos Aires, 137/ Huerva og Lissabon, 160/ Gulfport/Bahia Blanca, all pr. Februar—Marts. Bomuld Galveston/Liverpool 47/6 pr. 20. Februar—5. Marts. Mange Baade placeredes paa Timecharter, og der betalles 9/ Dødvægt, Levering U. S., Tilbagelevering Evropa, 4/9 à 5/ Levering og Tilbagelevering Staterne, højere Rater for mindre Baade i speciel Fart.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen med Korn pr. April U. K./Kontinentet 20/, O. C. 6 d. mindre direkte Havn, 20/6 pr. Juni—Juli. Fra Santa Fe 19/ à 20/ pr. Februar—Marts. Fra Bahia Blanca 19/6 pr. 10. Marts—10. April.

Østersøen. Der er kun faa Laster, men paa den anden Side heller ikke mange Skibe, og for flere passende Laster opnaaedes højere Rater. Der betalles saaledes for enkelte Februar Baade 1/ à 1½ Havrebasis fra Windau eller Libau til Rotterdam, men for Marts er Noteringerne lavere. Fra Libau noteres c. 11 d. London eller Rotterdam, 1¼ Antwerpen, 1¼ Rouen. For Hør kan faas Fres. 20 à 21 Windau/Ghent, Fres. 18 Reval/Ghent. Pr. f. o. w. og senere sluttet der overordentlig lidt, da Redernes og Købmandenes Ideer er for langt fra hinanden.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes blandt andet: Riga 9/ (2.500), Aalborg 7/6 (1.300 og 1.700), Korsør 8/ (800), Bordeaux 7/ (1.800), Genua 13/ (3.500), 13/3 (2.000), 13/6 (1.100), Genua eller Savona 13/ (3.500), Gibraltar 9/3 (1.600), Algier 10/6 (1.500 med 600 Tons Losning), Carthagena 10/9 (1.250), Piræus 12/6 (4.200), Firth of Forth/Riga 8/ (3.000), Stockholm 8/6, Kiel 8/ (2.000), Horsens 7/1½ (1.500), Aalborg 7/ (1.700), Genua eller Leghorn 12/6 (2.800). Blandt Befragningerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: 10/ Oporto, 9/3 Lissabon, Fres. 13 à 13½ Algier, 13½ Oran, 15 Tunis, 13/6 à 14/ Genua, Savona eller Livorno, 12/9 Neapel, 15/6 Venedig, 13/ Konstantinopel, 12/6 Piræus (800 Tons Losning), 12/6 Port Said, 10/6 Las Palmas, 24/ River Plate pr. Februar, 22/6 pr. April.

## Generalforsamlinger.

### Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholdt Onsdag den 21. ds. sin aarlige Generalforsamling i »Prins Wilhelms Palæ«.

Formanden, Kaptajn H. V. Bang, bød den meget talrige Forsamling Velkommen og aabuede Mødet.

Overretssagfører H. Steinthal, Foreningens juridiske Konsulent, overtog Ledelsen af Forhandlingerne som Dirigent.

### Aarsberetning.

Formanden gav i Korthed Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar, hvorom for øvrigt Foreningens Blad har bragt udførligere Meddelelser. Bestyrelsen har afholdt fem Udvalgsmøde med Repræsentanter for »Dansk Styrmandsforening«, i »Danmarks nautiske Foreningers Fællesraad« er der afholdt to Møder. Foreningen var repræsenteret paa »Den nordiske Skibsofficers-Kongress« i Kristiania og ligeledes ved 12 Møder i »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«. — Den 1. Januar 1912 havde Foreningen 577 Medlemmer og 97 Æresmedlemmer. Enkekassen havde 192 Medlemmer, eller i det forløbne Aar en Tilgang af 6 og en Afgang af 8 Medlemmer.

### Regnskaberne.

Foreningens Kasserer, Kapt. Emil Gade, gennemgik de reviderede Regnskaber.

Skibsførerforeningens Regnskab for 1911 balancerede paa Indtægts- og Udgiftsside med Kr. 17,895.54. Kontingentet havde udgjort Kr. 8,574. Af Udgifterne kan nævnes Formandens Honorar, Kr. 1,500, Gager til Kasserer og Sekretær samt Budlou Kr. 3,185, Husleje, Brændsel og Belysning Kr. 1,430, og Foreningens Blad Kr. 1,717. I Landmandsbanken indestod Kr. 5,908. Foreningen ejede den 31. December 1911 i alt Kr. 14,447, Bladfondet Kr. 903 og Ballastfondet Kr. 905.

Enke- og Hjælpekassens Regnskab balancerede med Kr. 12,728. Kontingentet havde udgjort Kr. 1,430, Æresmedlemmernes Bidrag Kr. 1,855. I Understøttelser til Enker er der uddelt Kr. 8,075. — Enke- og Hjælpekassen ejer Kr. 156,128.

Sygekassens Regnskab balancerer med Kr. 6,681, der er udbetalt Kr. 890 i Sygehjælp og Understøttelse, og Kassen ejer Kr. 13,782.

Foreningen har desuden ni Legater med en samlet Kapital af c. Kr. 53,000, hvoraf Renten tilfalder et ikke ringe Antal Legatnydere.

Kapt. Wielandt ønskede et mere specificeret Regnskab, navnlig over ekstraordinære og diverse Udgifter, der beløber sig til Kr. 1,760, eller Femtedelen af Kontingentet, uden at det ses, hvad Pengene er anvendt til. Han ønskede ogsaa at vide, hvor meget der er indgaaet i Kassen af Kontingentet, da der faktisk er mange Kontingenter, som ikke er betalt. Disse Gældsposter burde ikke opføres i Regnskabet og Medlemmer, der ikke betaler deres Kontingent, bør slettes.

Formanden svarede, at det fuldstændige Regnskab med samtlige Bilag til enhver Tid ligger til Eftersyn for Medlemmerne paa Kontoret. For øvrigt nævnte han, hvad alle betydeligere Beløb under ekstraordinære og diverse Udgifter var anvendt til. — Han udtalte, at Regnskabet er positivt, der opføres kun Indtægter og Udgifter, som Foreningen virkelig har haft. Alle to Aar gamle Restancer overgives den juridiske Konsulent til Inddrivelse. Regnskabet godkendtes enstemmigt.

### En Lovændring.

Formanden anbefalede en Lovændring, hvorefter Medlemmer, der har staaet i Foreningen i 30 Aar, fritages for Kontingent. Kaptajn Schoubye spurgte, hvor stort Tab, Foreningen vilde faa derved.

Formanden: Beløbet, der kan blive Tale om, er c. 700 Kr., men Tabet bliver ikke nær saa stort, da mange Medlemmer ikke bryder sig om at fritages for Kontingent.

Ændringen vedtoges enstemmigt.

Uden Omtale og enstemmigt vedtoges det derefter, at Enkekassens hele Indtægt i 1912 skal bruges til Understøttelse til Enkerne.

### Formandsvalget.

Det næste Punkt paa Dagsordenen var Valg af Formand for de følgende tre Aar og Fastsættelse af Formandens Løn. Dirigenten foreslog, at man fastsatte Lønnen for alle tre Aar i Stedet for som hidtil at fastsætte Lønnen hvert Aar for et Aar ad Gangen. Fra Bestyrelsen forelaa Forslag om at forhøje Lønnen fra Kr. 1,500 til Kr. 2,000 aarligt.

Kapt. Wielandt havde intet imod Lønforhøjelsen, men foreslog at udsætte Afgørelsen heraf til en ny Generalforsamling, da Forslaget ikke stod opført paa Dagsordenen.

Dirigenten oplyste, at denne Sag ikke behøver at staa paa Dagsordenen, da den efter Loven kan behandles paa enhver ordinær aarlig Generalforsamling.

Kapt. Schoubye mente ogsaa, at man i alle Tilfælde kunde forholde Formandens Løn og fastsætte Lønnen for tre Aar ad Gangen. Det vedtoges at fastsætte Lønnen for tre Aar ad Gangen.

Wielandt foreslog paa ny at udsætte saa vel Valget af Formand som Fastsættelse af Lønnens Størrelse til en senere ny Generalforsamling.

Herom udspandt der sig nu en længere Forhandling. Medens et af de tilstedeværende Medlemmer syntes, at 1,500 Kr. var et meget pænt Honorar, da Formandshvervet var en Ærespost og Formanden kan udføre meget andet Arbejde, udtalte Kaptajn Wielandt, at Formanden burde lønnes betydeligt højere, saa Kapaciteterne derved opfordredes til at søge Pladsen.

Formanden, Kapt. H. V. Bang, bemærkede, at Formandshvervet lagde Beslag paa hele hans Tid, saaledes at han ikke kunde paatage sig nogen anden Stilling ved Siden deraf. Han havde selv foreslaaet den lille Lønforhøjelse. Hvis man vilde sige det var for meget, vilde han lade sit Arbejde vurdere, og var da vis paa, at det mindst maatte vurderes til 4,000 Kr.

Kaptajnerne A. N. Petersen og W. Schultz anbefalede den foreslaaede Lønforhøjelse.

Kapt. Jørgensen: Jeg tror ikke, den danske Skibsførerstand lægger Vægt paa de 500 Kr. i dette Tilfælde. Jeg tror, at Flertallet her i Foreningen ikke vil give Afkald paa Kapt. Bang.

Kapt. Wielandt foreslog at forhøje Lønnen til Kr. 3,000 aarligt.

Ved Afstemningen vedtoges det enstemmigt at forhøje Formandslønnen til Kr. 2,000 aarligt for hele Valgperioden.

Kapt. Schoubye foreslog derefter paa egne og Medforslagsstilleres Vegne at vælge Kapt. Eriksen, flv. Forer af »Sverige«, til Formand.

Kapt. Palsbo: Alle, der farer ude, venter at Kapt. Bang vedbliver at være Formand. Og hvem er Kapt. Eriksen, hvad vil han, hvad kan han? Det er muligt, at han er en udmærket Mand, men hidtil har vi endnu ikke lært ham at kende her i Foreningen.

Kapt. Eriksen: Foreningen har i de sidste fire Aar gjort for lidt. For var det altid Skipperen, som var Rederens svorne Tilidsmand. Men nu bliver alt afgjort paa Rederens Kontor, og med Lønnen er det rent ad Hedehusene til. Skipperens Gage er næsten reduceret til det halve af, hvad den før var. Men Ansvarer har han. Hænder der et Uheld, risikerer han at blive smidt i Land. Det er min Mening, og jeg mener, at Foreningen bør stille denne Sag som Nummer et paa sit Program. — Forst den 12. Februar blev jeg opfordret til at stille mig som Kandidat til Formandspladsen; jeg har derfor endnu ikke haft megen Tid til at sætte mig ind i Forholdene. — Bliver jeg ikke valgt, heder jeg dog dem, der stemmer paa mig, om at blive i Foreningen.

Formanden, Kapt. Bang, bemærkede, at det letteste i Verden var at være Opposition. Selv havde han altid hævdet, at det er Foreningens første Opgave at forbedre Skibsførernes Stilling. Han havde hævdet det saa stærkt, at han ofte maatte høre ilde derfor, og der var mange Kaptajner, som havde anmodet ham om ikke at blande sig i Sager mellem dem og deres Rederier.

Kapt. Wielandt havde personligt intet imod Bang, men jeg er farende Skipper, sagde han, og jeg véd, at mange farende Skipperer ikke er tilfreds med Bang, men vil melde sig ud af Foreningen, hvis han bliver som Formand.

— Denne Udtalelse fremkaldte straks fra modsat Side følgende Protest: De vil melde sig ud! — Er det »fair« mod Foreningen! — Er det en Skipperforening, der ønsker at hævde Standens og Foreningens Stilling og Ære!

Efter endnu en Række Udtalelser, hvorunder navnlig Kapt. Bangs Valg anbefalede af Kaptajnerne Wibroe, Fejger, Palsbo m. fl., foretoges endelig Afstemning, der gav til Resultat, at H. V. Bang valgtes med 133 Stemmer, medens Eriksen fik 24.

### Bestyrelsesvalget.

Sluttelig foretoges Bestyrelsesvalg, der for største Delen blev Genvalg. Som farende Medlemmer valgtes efter Bestyrelsens Forslag Kaptajnerne L. R. Schmidt, V. Bonnelykke, N. P. Jørgensen og V. Thorson.

Som ikke farende valgtes ligeledes de af Bestyrelsen foreslaaede Kaptajner: G. Matthiessen, J. P. Jørgensen, H. H. Krohn, Alfred Ørum og I. P. Schmidt med Stemmetal fra 95 op til 122.

Af den af Kapt. E. Wielandt opstillede Liste valgtes kun de Medlemmer, der ogsaa var foreslaaet af Bestyrelsen.

Revisorerne, Kaptajnerne A. N. Petersen og Alfred Ørum, genvalgtes uden Afstemning.

Efter at Kapt. H. V. Bang havde takket for den Tillidsklæring, Foreningen havde givet ham og hans Virksomhed ved at genvælge ham til Formand med saa stort Flertal, og efter at Forsamlingen havde givet Udtryk for sin Tak til Formanden, Bestyrelsen og Dirigenten, sluttede den bevægede Generalforsamling.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Reval 20./2. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Newcastle 20./2. — Alexandra, Nielsen, afg. New York 7./2. hertil. — Anglo Dane, Tommesen, ank. Arendal 20./2. — Antwerpen, Madsen, afg. New York 20./2. hertil. — Arkansas, Peteren, afg. Dartmouth 10./2. til Boston. — Arno, Fischer, ank.

Oporto 21./2. — Aurora, Gommesen, afg. herfra 20./2. til London. — Baron Stjernblad, Sorensen, afg. Reval 21./2. — Beira, ank. Marseille 19./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 15./2. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Tunis 20./2. til Genua. — Christian IX, Mikkelsen, ank. her 21./2. — Dagmar, Bøgvad, ank. Königsberg 18./2. — Douro, Sorensen, ank. Königsberg 19./2. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 21./2. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kronmann, ank. Bordeaux 18./2. — Hellig Olav, Holst, ank. her 9./1. — Hjelm, Hendriksen, ank. hertil 21./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 19./2. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 21./2. hertil. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 21./2. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 13./2. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 16./2. — Kursk, Wieneke, ank. her 20./2. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, ank. her 21./2. — Louisiana, Ørsted, ank. her 20./2. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 16./2. — Minsk, Harder, ank. Rotterdam 21./2. — Moskø, Jønsen, afg. herfra 18./2. til Antwerpen. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Dedegatch 21./2. — Nordjylland, Søberg, afg. Algier 20./2. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Windau 17./2. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 21./2. for Hull. — Oscar II, ank. her 15./2. — Pennsylvanien, Lissner, ank. Filadelfia 18./2. — Perm, Gotthardt, ank. London 19./2. — Prægel, Iversen, afg. herfra 19./2. til Dunkerque. — Saga, Wiherg, ank. til Riga 11./2. — Saratov, ank. til Hull 17./1. — Saxo, Müller, ank. Libau 15./2. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 21./2. — Thyra, Dam, ank. hertil 21./2. — Tiber, Petersen, afg. Algier 20./2. til Tunis. — Toms, Therkildsen, afg. Linné 22./2. til Antwerpen. — Tyr, Thanning, afg. herfra 20./2. til Windau. — United States, Gottsche, ank. New York 20./2. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 20./2.

Vesterhavet. Inger, Schiff, ank. Rotterdam 20./2. — Rig-mor, Uldall, afg. Hamburg 20./2. til Swansea. — Nora, Lauritsen, pass. Dungeness 20./2. for Bremen. — Nerma, Madsen, afg. Methil 20./2. til St. Brieux. — Laura, Pedersen, ank. Rotterdam 19./2. — Nancy, Nielsen, afg. Corubian 19./2. til Ardrossan. — Polly, Mathiasen, ank. Pasages 19./2. — Gerda, Iversen, ank. Blyth 19./2. — Inger, Schiff, pass. Eastbourne 19./2. for Rotterdam. — Karla, Nielsen, afg. Gibraltar 19./2. til Hamburg. — Hebe, Gregersen, ank. Amsterdam 19./2. — Bodil, Jensen, ank. Blyth 19./2. — Ulla, Hansen, afg. Hamburg 18./2. til Grimsby. — Johanne, Thøgersen, ank. Hamburg 18./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Dunston 15./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 19./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 20./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kjøbenhavn 17./2. — Excellence Pleske, Tannehek, ank. Novorossisk 20./2. — Mihail Ontehoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 25./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. New York 18./2. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 30./1. til Emden. — Helmer Moreh, Thorsøe, ank. Montevideo 21./1. — Næva, Dahl, ank. Pensacola 20./2.

C. K. Hansen, Aggersborg afg. Kjøbenhavn 15./2. — Amalienborg ank. Newcastle 17./2. — Anna Mærsk afg. Newport Mon 8./2. — Brattingsborg ank. Aarhus 15./2. — Borglum pass. Oran 15./2. — Chassie Mærsk afg. Carthagen 15./2. — Dansborg ank. Gibraltar 17./2. — Elsborg afg. Burntisland 16./2. — Esrom pass. St. Catherine 16./2. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 16./2. — Frederensborg afg. Lissabon 16./2. — Frøderiksborg afg. Huelva 16./2. — Guldborg afg. Kjøbenhavn 15./2. — Gurre pass. Oran 16./2. — Hammershus ank. New Orleans 17./2. — Hurildsborg afg. Garston 14./2. — Hundborg ank. Frederikshavn 18./2. — Høneborg afg. Methil 18./2. — Jelling afg. Newport Mon 7./2. — Jømsborg ank. Cardiff 8./2. — Jungshoved ank. Baltimore 18./2. — Jægersborg ank. Cardiff 19./2. — Kallundborg afg. Bonanza 15./2. — Kalo afg. Cardiff 14./2. — Klampenborg afg. Huelva 16./2. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Lojre pass. Teneriffa 15./2. — Lilleborg ank. Dakar 17./2. — Marselisborg ank. Norfolk 18./2. — Næsborg afg. Blyth 18./2. — Peter Mærsk afg. Burntisland 14./2. — Randelsborg ank. Methil 14./2. — Rosenborg ank. Dunkerque 16./2. — Silkeborg pass. Sagres 17./2. — Skakkeborg ank. Neksø 19./2. — Skanderborg afg. Genua 15./2. — Skjoldborg afg. Huelva 13./2. — Skodsborg afg. Bongie 18./2. — Spigerborg ank. Ardrossan 17./2. — Stegelborg ank. Newport Mon 15./2. — Stjerneborg ank. Methil 12./2. — Søborg afg. Göteborg 16./2. — Taarnborg afg. Kjøbenhavn 16./2. — Tuborg afg. Königsberg 18./2. — Ulfborg afg. Huelva 13./2. — Uranieborg ank. Cardiff 16./2. — Visborg afg. Kjøbenhavn 17./2. — Vordingborg ank. Kiel 18./2. — Ørkind ank. Wilmington 14./2.

Det estasiatiske Kompagni. Arabien pass. Gibraltar 13./2. udg. — Kina afg. Yokohama 20./2. udg. — Siam afg. Hongkong 16./2. hjemg. — Tranquehar afg. Singavore 16./2. udg. — Bandon ank. Aarhus 21./2. hjemg. — Bintang afg. Cuddalore 9./2. hjemg. — Chumpon afg. Port Said 15./2. udg. — Esrom afg. Antwerpen 15./2. udg. — Pangau ank. Bangkok 16./2.

(Fortsættes Side 119.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**429. Afmærkning upaalidelig.** Fra forskellige Steder indløber der Meddelelser om, at Søværker i danske Farvande paa Grund af Is er beskadiget eller drevet fra deres Plads. I den Afledning henledes Opmarksomheden paa, at man under de forhaandenverende Omstændigheder ikke kan stole paa Afmærkningen, der i øvrigt vil blive bragt paa Plads og i Orden saasnart Forholdene tillader det.

**430. »Læse-Rende« Fyrskib atter udlagt.** Kættegat. »Læse-Rende« Fyrskib er atter udlagt. 57° 12' (50") N. Br. 10° 41' (39") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 324. Kjøbenhavn 1912.)

**431. Fyr atter i Orden.** Hornbæk. Sundet. Fyret paa Yderenden af Sandlangøren ved Hornbæk Havn er atter i Orden og tændes atter den 22. d. M., saafremt Isforholdene tillader det. 56° 05' (46") N. Br. 12° 27' (42") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 325. Kjøbenhavn 1912.)

**432. »Lappe-Grund« Fyrskib inddraget.** Sundet. »Lappe-Grund« Fyrskib er inddraget for Is. 56° 04' (05") N. Br. 12° 37' (08") Ø. Lgd.

**433. Vrag uskadeliggjort.** Kongedyb. Sundet. Vraget af den i Kongedyb sunkne Galase er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. 55° 41' (07") N. Br. 12° 38' (35") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 391. Kjøbenhavn 1912.)

**434. Sømærke omlægtes.** Gamle-Tolk Sø. Grønland. Østersøen. Ved Forarsnallægingen 1912 omlyttes den røde Spidstønde »Gamle-Tolk Sø« med en rød Tonde med rød Slage og 2 Koste. 54° 50' (45") N. Br. 12° 12' (38") Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 226. Danske Leds, Side 428, 441 og 442. Fyr-Port, Nr. 362. Sø.-Fort., Side 47.)

**435. Fyr nedlagt.** Fyr skal tændes. Nykjøbing. Isefjorden. De nuværende Fyr ved Nykjøbing, Sjælland, er nedlagt. Den 1ste April 1912 tændes paa V.-Molehovedet et rødt, fast Fyr, der lyser fra NØ gennem Ø og S. til V. Linsesapparat. Flammens Højde: 8 m. 6 m høj, graa Fyrpæl. Brændetid: 1ste August—1ste Maj. 55° 54' (53") N. Br. 11° 40' (50") Ø. Lgd. (Kort Nr. 151, 156, 160 og 211. Danske Leds, Side 520. Havne-Leds, Side 105. Fyr-Port, Nr. 473 a. og b. og 473 A.)

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**436. Lys- og Fløjteønde midlertidig inddraget.** Hoborg. Gotland S. Sverrig. Hoborg Lys- og Fløjteønde er inddraget for Vinteren. 56° 51' N. Br. 18° 07' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2191. Kjøbenhavn 1911.)

**437. Oplysning om Fyrskibe.** Tyskland. Følgende Fyrskibe er udlagt: 1) »Gabelsflaede«. 2) »Bänk«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 397. Kjøbenhavn 1912.)

**438. Bestemmelser vedrørende Besøingen af Orlogshavnen.** Kiel. Alle Skibe, som er inden for Orlogshavnens Territorium i Kiel, skal gaa af Vejen for under Gang værende Orlogsskibe, der giver en mindst 5 Sek. lang Tone med Sirene eller Dampfløjten. Orlogshavnens NØ.-Hjørne: 54° 28' N. Br. 10° 20' Ø. Lgd.

**484. Fyr tændes.** Fagan Creek. James River. Chesapeake Bay. Omtrent den 1ste Marts 1912 tændes følgende Fyr i Fagan Creek for at admærke Lobet ind til Smithfield: 1) Briggs Wharf hvide, faste Fyr paa en Baake i 1 m Vand, S. 68° V. fra White Shoal Fyr og S. 7° Ø. fra Kanten af Days Point. 2) Battery Park røde, faste Fyr paa en Baake i 1 m Vand, S. 55½° V. fra Kanten af Goodwin Point og S. 1° Ø. fra Kanten af Days Point. 3) Wrights Point hvide, faste Fyr paa en Baake i 2 m Vand, 7/16 Sm S. 45¼° V. fra Kanten af Chalmers Point og S. 68¼° V. fra Kanten af Red Point. White Shoal Fyr: 37° 01' N. Br. 76° 31' V. Lgd.

**485. Tønde udlagt.** Hetzel Shoal. Cape Canaveral. Florida. En Spidstønde, mærket »Nr. 8«, er udlagt i 20 m Vand c. 140 m SV. fra Hetzel Shoal Lys- og Fløjteønde Nr. 8, der ligger paa 28° 38' 50" N. Br. 80° 23' 50" V. Lgd.

**486. Afmærkning forandres.** Savannah River. Georgia. Omtrent den 19de Marts 1912 udlægges følgende Lystønder, der viser hvidt Et-Lyn hver: 3 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2. Sek., i Indløbet til Savannah River: 1) Bloody Point Channel Lystønde 1 A, c. 90 m SV. for Skæringspunktet mellem Tybee og Bloody Point Ledefyrer, S. 89½° Ø. fra Tybee Hotel og S. 36° Ø. fra Bloody Point Bagfyr. 2) Bloody Point Channel Lystønde 5 B, c. 90 m SV. for Skæringspunktet af Bloody Point og Jones Island Ledefyrer, henholdsvis N. 34½° Ø. og S. 34½° Ø. fra samme Punkter.

Samtidig flyttes North Breaker Klokketønde 2 T 960 m S. 56° Ø. i til S.-Enden af North Breaker Shoal og udlægges i 6 m Vand henholdsvis S. 89½° Ø. og S. 39½° Ø. fra samme Punkter. Bloody Point Bagfyr: 32° 05' 52" N. Br. 80° 52' 16" V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

**487. Afmærkning forandret.** St. Andrews Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. 1) St. Andrews Bay Bar lodret stribeud Spidstønde har nu Nr. 2 A, er rød og ligger i 3 m Vand paa Ø.-Siden af den ny Kanal, S. 4¼° V. fra St. Andrews Bar Forfyr og S. 36½° Ø. fra Kanten af Davis Point. 2) Bulkhead Stumpønde 3 er flyttet c. ¼ Sm SØ. i og ligger nu i 6 m Vand, S. 18° V. fra St. Andrews Bay Forfyr og N. 44° V. fra St. Andrews Bar Forfyr, der ligger paa 30° 03' N. Br. 85° 37' V. Lgd.

**488. Oplysning om Ledefyr, Advarsel.** St. Andrews Bay. Florida. St. Andrews Bar og St. Andrews Bay nuværende Ledefyrer leder ikke gennem det dybeste Vand. Indtil dette Forhold er rettet, forraades det at benytte Fyrerlinierne uden Leds. St. Andrews Bay Bagfyr: 30° 03' 38" N. Br. 85° 38' 49" V. Lgd.

#### VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**489. Fyr midlertidig slukket.** Tutuya. Brasilien. Tutuya Fyr er midlertidig slukket. 2° 40' S. Br. 42° 14' V. Lgd.

**490. Fyrskib inddrages.** Fyr tændt. Rio de la Plata. 1) Den 25de Februar 1912 inddrages »Punta Indio« Fyrskib permanent. 35° 07' S. Br. 57° 06' V. Lgd. 2) Ved Kilometer 7 a i det S.-lige Indløb til Buenos Aires, er lænnet et grant, fast Fyr, der vises fra en Baake. Lystønden, der ligger her, er inddraget. 34° 37' S. Br. 58° 16' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2304. Kjøbenhavn 1911.)

**491. Afmærkning.** Chubut. Argentina. Paa Barren ved Chubut Flodens Munding er udlagt 4 røde Tønder, som skal holdes om Strybord for Indgaaende, og 1 sort Tønde, der skal holdes om Bagbord. Tønderne flyttes efterhaanden, som Lobet forandrer sig. Paa Ø.-Enden af Revet, som er paa Bagbords Side for Indgaaende, staar en Baake med Kugle paa Toppen. Mundingen: 43° 20' S. Br. 65° 03' V. Lgd.

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**492. Oplysning om Fyr.** S. Caterina. Gaeta. Italien V.-Kyst. Fyret paa S. Caterina Taarn, Gaeta, viser hvidt To-Blink hver 40 Sek., Blink 2. Sek., Mørke 5 Sek., Blink 2. Sek., Mørke 30 Sek. I øvrigt uforandret. 41° 12' 26" N. Br. 13° 35' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 300. Kjøbenhavn 1912.)

**493. Fyr atter normalt.** Punta Secca. Messina. Sicilien Ø.-Kyst. Punta Secca Fyr brænder atter normalt. 38° 11' 45" N. Br. 15° 34' 27" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 372. Kjøbenhavn 1912.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**439. Oplysning om Fyrskibe.** Sverrig. Ifølge Telegram fra svensk Luftsvæsen er »Fladen« Fyrskib atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 401. København 1912.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**440. Oplysning om Fyrskibe.** Tyskland. Følgende Fyrskibe er atter udlagt: 1) »Aussen-eider«, 2) »Neptun« på Fyrskib »Elbe« i Voss Plads, 3) »Bronnen«, 4) »Mitsener Sande«, 5) »Gehusenbanke«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 226, 282 og 402. København 1912.)

**441. Lystønde udlægges.** Storbritannien. I Storbritannien, Helgoland, skal udlægges en rød Lystønde, mærket »Ho«, der viser rødt Et-Blink hver 7 $\frac{1}{2}$  Sek., Lys 2 $\frac{1}{2}$  Sek., Mørke 5 Sek. Tønden skal holdes om Styrbord for Indgående og i Forbindelse med den S.-lige Belgobryders Møllelovs hvide Tvarnerkølv betyner den det Sød. hvor man fra Baekfyrtilinjen paa Kitterne skal dreje hen til Ankerpladsen. Man maa ikke ubeinget stole paa, at den bryder, navnlig i svær Søgang. 54° 10' 19" N. Br. 7° 54' 42" Ø. Lgd.

**442. Flagstignation udlagt.** Goerøe Fyr. Zeegat van Goerøe, Holland. Flagstigningen ved Goerøe Fyr er borttaget og Flagstignaler gives ikke mere fra Fyret. 51° 49' N. Br. 3° 58' Ø. Lgd. (Kort Nr. 130.)

**443. Afmærkning forandret.** Schaar van Waarde, Schelde. I Schaar van Waarde er sket følgende Forandringer: 1) Spidstønde Nr. 6 og 7 er indtaget. 51° 22' N. Br. 4° 09' Ø. Lgd. 2) Ballonen paa Spidstønde Nr. 5 er borttaget. 3) Den røde og sorte vandret stråbende Kuglelunde Nr. 41 med Kugle er ombyttet med Stumpstønde Nr. 41.

**444. Afmærkning forandret.** Varet og Haringveter. Schelde. Paa Grund af Parvandsforandringer er der sket følgende Forandringer i Varet og Haringveter: 1) Følgende Tønder er optaget: Rødt og sort vandret stråbende Kuglelunde Nr. 3 med Diamant, 51° 34' N. Br. 3° 38' Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 4, 5, 6 og 7. Stumpstønderne Nr. 6, 7, 8 og 9. 2) Stumpstønde Nr. 5 har nu Nr. 6 og Stumpstønde Nr. 5 er blevet forsynet med afkortet Kugle. 3) I Farvandet ved Kampers-Nieuwand har Spidstønde Nr. 8, 9 og 10 nu Nr. 1, 2 og 3; Stumpstønde Nr. 1, 2, 3 og 4 nu Nr. 3, 4, 5 og 6, og Stumpstønde Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 7 har nu Nr. 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 13.

**445. Afmærkning forandret.** River Medway. England. Omkring 23de Februar 1912 forandres Afmærkningen i River Medway som følger: 1) En rød Lystønde, mærket »11«, der viser hvidt Lys med En-Hornkølv hver 10 Sek., udlægges paa SØ-Siden af Grain Spit, 46° 50' N. Br. 85° Ø. fra Martello Tower. 2) Den røde og hvide tærnde Tønde paa N.-Siden af Sharpness Shelf ombyttes med en rød og hvid tærnet Lystønde, mærket »12«, der viser rødt To-Blink hver 10 Sek. 3) En rød og hvid lodret stråbende Lystønde, mærket »14«, der viser rødt Lys med En-Hornkølv hver 10 Sek., udlægges 285 m N. 89° V. fra Sharpness N.-Banke. 4) En rød Lystønde, mærket »15«, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek., udlægges 310 m S. 40° Ø. fra Oakham Ness S.-Banke. Den røde Spidstønde, der nu ligger ud for Oakham Ness, vil blive indtaget. 5) Lystønden, der ligger paa N.-Siden af Bishops Spit, 3 $\frac{1}{2}$  Km S. 190 Ø. fra Oakham Ness S.-Banke, skal forandres til at vise rødt To-Blink hver 10 Sek. Martello Tower: 51° 27' N. Br. 0° 44' Ø. Lgd.

**446. Vrag afmærket.** »Newarrap« Fyrskib N. Yarmouth. Vraget af Damperen »Torhaye« ligger sunket N. for Fyrskibet »Newarrap«. En Vragtønde er udlagt ved Vraget i 22 m Vand, 2 $\frac{1}{2}$  Km N. 37° V. fra Fyrskibet, der ligger paa 52° 43' N. Br. 1° 53' V. Lgd.

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

**447. Baaker flyttet.** Portland, England. Paa den ydre Bølgedyder ved Portland Haven er Baake C flyttet 150 m S. 6° V. i og Baake D 90 m S. 5° V. i. 50° 34' N. Br. 2° 24' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1908. København 1910.)

**448. Ledelyr tændt.** King Road, Bristol Channel. 2 røde, faste Ledelyr, der, holdt overet i N. 72° Ø., leder gennem King Road til Royal Edward Dock, er tændt. Det grønne Baglyr i den tidligere Ledelyrlinje er nedlagt. Det røde Forlyr staar paa Yderenden af North Pier, tæt uden for Fyrtaarnet. Det vises fra en hvid Ohølsk med 2 vandrette, røde Baaker. Flammens Højde: 5 m. Synsvide 3 Sm. 51° 30' N. Br. 2° 43' V. Lgd. Det røde Baaker staar 695 m N. 72° Ø. fra Forlyret. Det vises fra en Pæl med hvid Skive oven paa et Hille, hvidt Skar med 2 røde, lodrette Striber. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 3 Sm.

**449. Fyr tændes.** Milaid Point, Lewis, North Minch, Skotland. Paa Yderenden af Milaid Point tændes den 1ste Marts 1912 et hvidt, ubevogtet Blinkfyret, der viser Et-Blink hver 15 Sek. Flammens Højde: 14 m. Hvidt Taarn. 58° 01' 05" N. Br. 6° 22' 00" V. Lgd. (Kort Nr. 179.)

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

**450. Taagsignal ophører midlertidig.** Pointe de la Gobre. Frankrig. Taagsignalet ved Pointe de la Gobre Fyr vil om kort Tid ophøre for et. I Marne's Tid, da Stromen, som staar 1560 m S. 75° V. fra Fyret, skal flyttes c. 140 m tilbage. 45° 41' N. Br. 1° 15' V. Lgd.

**451. Tønde flyttet.** Gambia River, Gambia, Afrika. Den indre, hvide Spidstønde ved Indløbet til Gambia River er flyttet 6 $\frac{1}{2}$  Km N. 22° Ø. i og ligger nu 2 $\frac{1}{2}$  Sm N. 41° V. fra Barra Point Port. 13° 31' 25" N. Br. 16° 34' 50" V. Lgd.

**452. Midlertidig Fyr tændt.** Sekondi, Gold Coast. Paa Yderenden af den under Bygning værende Bølgedyder ved Sekondi er tændt 2 røde, faste Fyr (det ene i en over det andet). Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 1 Sm. 4° 56' N. Br. 1° 42' V. Lgd.

**453. Grund fundet.** Corisco Bay, Spanisk V.-Afrika. I Corisco Bay er fundet en 8 $\frac{1}{2}$  m Grund 7 $\frac{1}{2}$  Sm S. 86° V. fra Mosquito Point Fyr. 1° 05' 00" N. Br. 9° 18' 00" Ø. Lgd.

**454. Fyr odelagt.** Sandy Point, Lynn Harbor, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. Sandy Point Fyr er odelagt af Isen. 42° 26' 26" N. Br. 70° 56' 37" V. Lgd.

**455. Oplysning om Ledelyr.** Spectacle Island, Boston Harbor, Massachusetts. Reklungen af 10 $\frac{1}{2}$  m i Kanalen, som fører fra President's Row's til Dokkerne i Boston Harbor, er S. 53° Ø. N. 53° V. Spectacle Island Ledelyr, der er overet i N. 51° V., fører netop N. om det Ø-lige Indløb til Kanalen i midde end 8 $\frac{1}{2}$  m Vand. Ledelyrene vil blive flyttet således som muligt. 42° 19' N. Br. 70° 59' V. Lgd.

**456. Afmærkning forandret.** Ram Island Shoal Channel, Fischers Island Sound, Long Island Sound. Omkring den 1ste April 1912 udlægges følgende Tønder i Ram Island Shoal Channel: 1) North Flats East Spidstønde 2 i 3 m Vand. N. 24° Ø. fra Kanten af Ram Island V.-Pylt og N. 77 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Morgan Point Fyr. 2) North Flats South Spidstønde 4 i 3 m Vand, N. 27 $\frac{1}{2}$  Ø. V. fra Kanten af Ram Island S.V.-Pylt og S. 87° Ø. fra Morgan Point Fyr. 3) North Flats West Spidstønde 6 i 2 m Vand, henhøjsvis N. 39 $\frac{1}{2}$  Ø. og N. 53° Ø. fra samme Punkt. Omkring samtidigt bliver Ram Island Flats Spidstønde 2 malet sort og faar Nr. 5. Morgan Point Fyr: 41° 19' N. Br. 71° 59' V. Lgd.

**457. Fyr tændes.** Richmond, Staten Island, New York Lower Bay. Omkring den 15de April 1912 tændes ved Richmond, c. 5 $\frac{1}{2}$  Sm N. 63° V. fra West Bank Fyr. V. for og i Forlængelsen af den ydre Del af Ambrose Channel, et hvidt, fast Fyr, der ligger S. 89 $\frac{1}{2}$  Ø. V. fra Concy Island Fyr og N. 27° V. fra Old Orchard Shoal Fyr. Det skal ligesom Baglyr i en Fyrtilinje med West Bank Fyr som Forlyr. Flammens Højde: 70 m. Synsvide: 21 Sm. 40° 34' 30" N. Br. 74° 08' 35" V. Lgd.

**458. Vragtønde indtaget.** Gowanus Bay, New York Upper Bay. Spidstønden, der var udlagt ved Vraget af Bølgedyder »John Leon«, er indtaget. 40° 39' 45" N. Br. 74° 00' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 297. København 1912.)

**459. Underrandsklokke indtaget.** Greenville Piers Channel Lys- og Klokketønde, New York Upper Bay. Underrandsklokken ved Greenville Piers Channel Lys- og Klokketønde 2 G er indtaget. 40° 40' 10" N. Br. 74° 03' 05" V. Lgd.

**460. Forlyr nedlagt.** Hereford Inlet, New Jersey. Hereford Inlet Forlyr, der ligger c. 130 m S. 35 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Hereford Inlet Fyr, er nedlagt. Hereford Inlet Fyr: 39° 00' 24" N. Br. 74° 47' 28" V. Lgd.

**461. Overfalls» Fyrskib udlægges foreløbig ikke.** Delaware Bay. »Overfalls« Fyrskib Nr. 69 vil foreløbig ikke blive udlagt og Reserverfyrskib Nr. 78 bliver liggende indtil videre. 38° 47' 57" N. Br. 75° 01' 24" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 177. København 1912.)

**462. Afmærkning forandret.** Elizabeth River, Chesapeake Bay. I Elizabeth River er sket følgende Forandringer: 1) »Bush Bluff« Fyrskib er udlagt og styrindtaget paa Lystønde Nr. 5's Plads og Lystønden er indtaget. Fyrskibet viser 2 røde, faste Fyr, et fra hver Mast, henholdsvis 7 $\frac{1}{2}$  m og 4 $\frac{1}{2}$  m over Vandet. I Tangrovejr ringes med Klokke. 2) Lys- og Klokketønde Nr. 16 er ombyttet med Lystønde Nr. 16. 3) Lystønde Nr. 3 B er flyttet  $\frac{1}{2}$  Sm N. i og ligger nu i 5 $\frac{1}{2}$  m Vand. 1° Ø. fra Craney Island Fyr og S. 76 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr. Craney Island: 36° 53' N. Br. 76° 20' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1165 og 2717. København 1911.)

**463. Tønde udlagt.** Tail of the Horseshoe Shoal, Chesapeake Bay. Tail of the Horseshoe Shoal Spidstønde 2 T er udlagt i 11 m Vand. N. 25 $\frac{1}{2}$  Ø. V. fra Cape Henry Fyr og S. 77° Ø. fra Thimble Shoal Fyr. Tønden skal ombyttes med en Lys- og Flojdetønde. Cape Henry Fyr: 36° 55' 35" N. Br. 76° 00' 27" V. Lgd.

**474. Radiotelegraf-Station nedlagt.** Cozzo Spadaro. Sicilien SØ-Kyst. Cozzo Spadaro Radiotelegraf-Station er nedlagt. 36° 41' 04" N. Br. 15° 08' 04" Ø. Lgd.

**476. Havnearbejder endt.** Arbe. Østerrig-Ungarn. Uddybningsarbejderne i Arbe Havn er fuldført og Havnen maa atter besjles. 44° 45' N. Br. 14° 46" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2081. Kjøbenhavn 1911).

**476. Grund afmærket.** Bank Sreser. Bucht Bratkovica. Narenta Kanal. I den NV-lige Del af Bucht Bratkovica benævnes Bank Sreser. Paa Banken er i 3 m Vand opført en 5 m høj, sort og hvid vandret stribet Obelisk. 42° 56' N. Br. 17° 27' Ø. Lgd.

**477. Lystander udlagt.** Mariupol. Tagaurogulf. Azovske Hav. Rusland. I Kanalen, som i N. 29° V. leder ind til Mariupol Havn, er der, c. 5/8 Sm fm Havneindløbet, udlagt 2 Tønder 64 m fra Kanalens Mitterlinie. Den ene er en sort Lystonde, der ligger paa Ø-Kanten af Løbet. Den anden er en rød Lys- og Klokketonde, som ligger paa V-Kanten af Løbet. Begge Tønder viser hvidt Et-Lyn. 46° 58' N. Br. 37° 35' Ø. Lgd.

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

**478. Skær rapporteret.** Tantau Rock. Sherm Råbergh. Røde Hav. Et Skær med c. 1 m Vand, der skal kaldes Tantau Rock, er rapporteret paa 22° 42' N. Br. 38° 56' Ø. Lgd.

**478. Grund fundet.** Nancowry Harbour. Nicobar Islands. Bay of Bengalen. Midt i det V-lige Indløb til Nancowry Harbour er fundet en lille, stejlt affaldende Grund med 6 m Vand; sandsynligvis findes der endnu mindre Vand. Grunden ligger 4 Kbl S. 62° V. fra Ydrenden af Indian Point. 1 1/2 Kbl V. og NV. fra den første Pynt S. for Indian Point findes i Løbet ujævne Dybder paa 9 à 13 m Vand. Indian Point: 8° 00' N. Br. 93° 29' Ø. Lgd.

#### X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

**480. Fyr atter tændt og forandret.** Fort Nr. 3. Uruga Channel. Golf of Tokyo. Houshu S-Kyst. Japan. Fyret paa Fort Nr. 3, Uruga Channel, er atter tændt, det staa nu 1. Kbl N. 51° V. fra dets tidligere Plads og viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek. 35° 17' N. Br. 139° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2317. Kjøbenhavn 1911).

#### Bekendtgørelser m. m.

**481. Karantænebestemmelser.** Færøerne. — Italien er erklæret koletrafri og Odessa postfri. Sverrig. — Tunis er erklæret koletrafri. Tunis. — Byen Tripolis er erklæret koletrafri.

udg. — Samui pass. Perim 19./2. hjemg. — Indien afg. Buenos Aires 14./2. udg. — Cathay afg. Durban 2./2. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Trinidad 15./2. hjemg. — St. Jan afg. London 8./2. udg. — St. Thomas ank. Rotterdam 20./2. hjemg.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Carthage 20./2. — London, Bon, pass. Kjøbenhavn 21./2. for syd. — Paris, Tholander, ank. Kalundborg 20./2. — Bryssel, Kaas, ank. Sierra Leone 12./2.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Sierra Leone 19./2. til Rufisque f. O. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Las Palmas 18./2. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 21./2. til Teneriffa.

**Urania.** Kronprinsesse Louise. Gislason, ank. South Shields 14./2. — Urania, Clausen, ank. Brest 16./2.

**Nordseem.** Nordland, Larsen, afg. Trapani 17./2. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Marseille 18./2. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 21./2. — England, Andersen, ank. Gibraltar 19./2. — Rusland, Bonneten, ank. Esbjerg 20./2.

**Europa.** Frankrig, Friis, ank. Burntisland 13./2.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iverson, afg. Randers 18./2. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 22./2.

**Frø.** Austa, Bagger, ank. Newdeep 20./2. — Freja, Nielsen, ank. Drøbak 20./2. — Vera, Thing, ank. Aalborg 20./2.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen ank. San Felice 18./2. — Martha, Christensen, ank. Rouen 18./2. — Ejna, Rathje, afg. Burntisland 7./2. — Therese, Pedersen, afg. Sunderland 22./2. — Harriet, Larsen, afg. Kirkcaldy 21./2. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 19./2. — Simone, Møller, ank. Toulon 19./2. — Jeanne, Olsen, afg. Arzew 15./2. — Vera, Larsen, ank. Genua 18./2. — Daisy, Lagesen, afg. Tunis 19./2. — Annine, Leth, afg. Methil 17./2. — Kamma, Løffer, ank. Rouen 17./2.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Kiel 19./2. — Heleue, Sørensen, afg. Frederikshavn 19./2. — Sjølland, Svarer, afg. Kolding 16./2. — Agnete, Dam, afg. Boness 20./2. — Hermia, Farup, afg. Boness 14./2. — Alice, Jørgensen, ank. Grangemouth 20./2.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Sunderland 20./2. — Ragnhild, Schultz, ank. Burntisland 15./2. — Valborg,

Hansen, ank. Grangemouth 16./2. — Estrid, Hansen, afg. Gjedser 21./2. — Gunhild, Hansen, afg. Viborg 18./2.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, afg. Aarhus 22./2. til Methil. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 21./2. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 19./2.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Macarthy 13./2. — Nelly, Clausen, ank. Cette 17./2. — Fauny, Eriksen, afg. Cadix 16./2. til Kristiansund. — Lilly, Dulm, ank. Norrköping 21./2. — Alexy, Sørensen, afg. Thorshavn 19./2. til Seaham. — Dagny, Bang, afg. Swansea 14./2. til Barcelona. — Mary, Clausen, ank. Kjøbenhavn 10./2.

**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Libau 19./2.

#### Sejlskibe.

**Svendborg.** Standard, Rasmussen, ank. Havre 14./2. — Hans Emil, Carlsen, ank. Frederikshavn 15./2. — I. Lotz, Hansen, ank. Dysart 16./2. — Najaden, Rasmussen, ank. Bremerhafen 19./2. — Belona, Nielsen, ank. Bidefort 19./2. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Leith 20./2. — Niels Juul, Olsen, ank. St. Ybes 17./2. — Danmark, Huusfeldt, ank. Pontreux 17./2. — Emilie, Rasmussen, ank. Fowey 18./2. — Capella, Hansen, ank. Leith 20./2. — Ragnhild, Andersen, ank. Kirkcaldy 20./2.

**Era.** Hekla, Christoffersen, ank. Fowey 19./2. — Valborg, Olsen, ank. Skagen 18./2. — Dana, Pedersen, ank. Havre 18./2. — Hermod, Dreimann, ank. Dartmouth 17./2. — Dorte, Boye, ank. Kristiansund 19./2. — Claudia, Aberg, afg. Havre 19./2. til Burntisland. — Bonavista, Christensen, ank. Rio Grande 19./2. — Smart, Christensen, afg. Burntisland 14./2. til Paimpool. — Hydra, Christensen, afg. Kristiania 15./2. — Amor, Hansen, or afg. Sognefjord til Dysart. — Egir, Wintber, ank. Dysart 20./2. — Argo, Clausen, ank. Tonsberg 20./2.

#### IDNHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. Februar 1912. — Højesteretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

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

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

**Skibsprovianteringsforretning**

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

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

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Dr. med. **Goldschmidt.**

### Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

## Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.  
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning:

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«. Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 27. Februar 1912.

19. Aarg.

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS**  
**AKVAVITTER.**



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

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)  
SOUTHALL, nr. LONDON.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakser og Skruetakser leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

## LANDMANDSBANKEN

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

**De private Assurandører lim.**  
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

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

Telegramadr  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

Etabl.  
1867.

**Søv. Dahl, Tønsberg, Norge,**

Etabl.  
1867.

Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.  
Assurance. Befragtning, Lloyd's Agent, Skiberederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale ogeløse „Water Lights“ til Redningsbøjer fores paa Lager  
Leverandar til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Safartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6431. Telegramadr.: „RAKEY“, Kjøbenhavn Privattelefon Horn 2383.

I Aalborg Havn  
findes nu

**Reparationsværft**  
med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

# Howaldtswerke, Kiel.

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

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## Motorfragtbaad til Salg,

34 Fod lang, bygget af Eg, 5 Aar gammel, forsynet med en 8 Hestes sværtygget „Dan“-Motor, som er meget driftssikker. Baaden egner sig ogsaa til Lystsejllads, den har Plads til 50 Passagerer og har en Bæreevne af 48000 Pd., har gode Sejl, og er en god Sejler. Motoren er en Del yngre end Baaden. Den sælges meget billigt paa Grund af anden Livsstilling.

Skipper **Hans Jørgensen**,  
Oure pr. Holbæk.

## Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.  
**Bestyrelsen.**

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mdl.  
Nærmere ved  
**Vilh. Rasch**,  
Forstander.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Køb. K. Tel. 3662

## Dampskibsselskabet Norden.

Udbyttet for Aaret 1911 udbetales fra i Dag med 50 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, Stuen, fra 11—1, imod Aflevering af Aktiernes Kupons.

København, den 16. Februar 1912.

P. B. V.

**Peter Brown.**

## Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

## Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

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

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,  
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,  
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,  
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,  
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## Motorbaaden „Maagen“

33 Fod lang, 10 Fod bred (Horsens Motor), er billig til Salg, naar Handel kan ske i Løbet af kort Tid.

**L. Gunnerson, Klostergade, Nakskov.**  
Telefon 461.

## Dampskibsselskabet „Danmark“.

Mod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1911 udbetales 5 pCt. Udbytte for 1911 (= 100 Kr. pr. Aktie) paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, mellem 11—1.

København, den 23. Februar 1912.

**Bestyrelsen.**

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Reg- og Vandrerskedler.

1 Mand rensr bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 76886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

Kjøbenhavn, den 27. Februar 1912.

Fra Vestkysten skrives til os:

**Taa gesignaler.** Der stilles som bekendt mange og store Krav til Staten fra Landbrugets Side om forskellige Ting. Snart ønsker man en Jernbane her og snart der og meget andet, hvilket jo altsammen kan være godt nok, men ogsaa paa Søfartens Omraade kan der paavises nødvendige Krav og Mangler, som trænger til at afhjælpes. Jeg skal ved disse Linier paavise et saadant, der sikkert kan paaregne Interesse i alle Søfartskredse, navnlig blandt Skibsredere, Assurandører, Skibsførere og Somænd.

Paa den Kyststrækning, der ligger to til tre Sømil Syd for Hirtshals Fyr, indtraffer der næsten hvert Aar mange Strandinger, navnlig med Tykning og sydvestlige Vinde. Grunden hertil er ikke vanskelig at paavise. Dampere, der kommer fra Nordsoen i taaget Vejr og skal Skagen ind, sætter Kursen under Hirtshals for at faa Kending af Sirenen, men de bliver ofte narret med sydvestlige og vestlige Vinde, da Strømmen hyppig sætter haardt paa Land i Jammerbugten og bevirker, at Skibene føres ud af deres Kurslinie og kommer for sydlig. Med de nævnte Vinde kan Hirtshals Sirene kun høres i meget kort Afstand Syd for Fyret, imod Vinden. Skibene holder deres Kurs og mener at staa klar af Hirtshals samt venter at høre Sirenen, men i mange Tilfælde løber de paa Grund paa Tornby Strand, c. to Sømil Syd for Hirtshals Fyr. Dette bekræftes ved mange sorgelige Minder baade hos Stedets Befolkning og hos mange Fremmede.

For nogle Aar siden strandede et svensk Skib, lastet med Salt, paa Tornby Strand med taaget Vejr og Kuling af vestlig Vind. Skibet drev i Land paa Kysten som Splinter, og ingen af Mandskabet reddede Livet. Den 13. Oktober 1910 strandede en tysk Damper »Sophie« af Danzig sammesteds, ogsaa med Taage og sydvestlig Vind. Vejret var moderat under Strandingen, men straks derefter sprang Vinden om til en haard nordlig Storm med et oprørt Hav, hvorved Situationen blev saa alvorlig, at seks Mand af Skibets Besætning og én Mand af Tornby Redningsmandskab druknede. Skibet blev Vrag, og Ladingen gik tabt. I Efteraaret 1911 og i Begyndelsen af 1912 har der været flere Strandinger paa samme Sted, især af Dampere, men heldigvis uden Tab af Menneskeliv, og Dampene er alle bleven bragt flot, dels med og dels uden Assistance.

Efter min Mening bør der for at afværge disse store Tab af Menneskeliv og Kapitaler anbringes en kraftig Sirene paa den sydlige Tornby Strand, en Bi-Sirene til Hirtshals med lignende Stød (lig »Højen«). Strandingerne paa Grund af Taage vilde da i de fleste Tilfælde undgaa paa denne Kyststrækning. Hvis Skibe derimod i taaget Vejr skulde blive forsat af Strømmen og komme ind under Kysten længere mod Vest, vil de da faa Sirenen paa Rubjerg Kmde Fyr og dér faa Stedkending og undgaa Strandning.

Det er mit Haab, at disse Linier maa vække Interesse for dette vigtige Spørgsmaal hos de rette Vedkommende og snart maa resultere i en nærmere Undersøgelse af Sagen.

En Skibsfører fra Vestkysten.

**Det finske Lodsvæsen.** En Korrespondent skriver den 7. Februar fra Helsingfors til »Shipp. Gaz.«:

Da de finske Lodser, hvis Tal er omtrent 1.000, er blevet stærkt forurolet ved Tanken om at komme direkte under russisk Administration, har de drøftet dette Spørgsmaal indbyrdes, og har næsten alle besluttet at tage deres Afsked straks, hvis denne paatænkte Foranstaltning bliver gennemført. Folgen heraf vil blive, at Finlands lange og vanskelige Kyst pludselig vil være uden Lodser. De finske Lodseres Dygtighed er som Regel gaaet i Arv fra Fader til Søn i adskillige Generationer, hvorfor

de besidder et indgaaende Kendskab til Farvandene og til Vind- og Strømforhold. Disse Egenskaber er af den Beskaffenhed, at de ikke kan erhverves i en Række af Aar af en ny Stab af Lodser, selv om disse kunde faas, hvad de imidlertid ikke kan.

Hvis de finske Lodser trækker sig tilbage *en masse*, vil der indtræde en komplet Stagnation i Skibstrafikken, undtagen muligvis for et mindre Antal finske Skibe, som enten har saakaldte erfarne »Privatlodser«, eller hvis Føret paa Grund af deres egen Erfaring vil være i Stand til at navigere sikkert i det finske Arkepelags vanskelige Farvande. For fremmede Skibe vil Risikoen gennemgaaende blive saa stor paa den finske Kyst, at Assurandørerne vil blive nødt til at forhøje Præmierne saa betydeligt, at det simpelt hen vil standse al Trafik til og fra Finland.

**Tyrkisk Cirkulære angaaende Krigskontrabande.** Det tyrkiske Udenrigsministerium har ved Cirkulære af 13. ds. meddelt det svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, at den tyrkiske Regering i Overensstemmelse med sin tidligere fattede Beslutning har bestemt, at Brændsel, Levnedsmidler og elektriske Apparater ikke betragtes som Krigskontrabande.

**Kystfart i Kanada.** Ved Order in Council af 8. December f. A. er den danske Dampskibe, over 1.500 Brutto Reg.-Tons indrømmet Tilladelse til at deltage i kanadisk Kystfart mellem Havnene i Provinserne Quebec og Nova Scotia blevet forlænget indtil 31. December 1913. (Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

**Dampskibsselskabet Codan** har udsendt sit Regnskab for Aaret 1911. Skibenes samlede Driftsoverskud andrager Kr. 252.173.68. Tab ved Havarier andrager Kr. 6.858.67. I Udbytte udbetales 5 pCt. og Overskudet Kr. 90.273.62 foreslaas afskrevet paa Skibenes Kapitalkonto.

**Dødsfald.** Flv. Lodsformand Poulsen, Hornbæk, er afgaaet ved Døden i en Alder af 90 Aar.

**Passeret Vrag.** Det forenedte Dampskibsselskab meddeler: Damperen »Eos«, paa Rejse til Parkeston fra Esbjerg, har den 18. paa 53° 7' N. Br., 3° 21' Ø. Lgd. passeret en opretstaaende umalet Mast af et mindre Fartøj, c. tre Meter over Vandet. Ved Masten var fastgjort en Del Tovværk.

**Dampskibsselskabet Heimdal.** Ved et den 23. ds. afholdt Bestyrelsesmøde for Dampskibsselskabet »Heimdal« blev det vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen et Udbytte af 6 pCt. for 1911.

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Belgien: Regentskabet Tunis er erklæret kolera-frit.

Tunis: Byen og Vilajetet Alep (Syrien) er erklæret for kolerasmittet.

Norge: Konstantinopel og Saloniki er erklæret for kolerafri.

Durban (Sydafrika) er erklæret for pestsmittet.

Udlagte Fyrskibe. Marineministeriet meddeler, at Fyrskibet »Drogden« atter er udlagt paa sin Station.

Endvidere har Marineministeriet modtaget Underretning om, at Fyr- og Lodsfartøjet »Malmøredd« atter er udlagt paa Station.

»Østre Flak« Fyrskib er atter udlagt paa Station.

Inddraget Fyrskib. Marineministeriet har fra Lodskaplajnen i Stockholm modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Almagrundet« atter er inddraget for Is.

Observeret Lystønde. Marineministeriet meddeler, at der den 22. ds. fra Gjedser Fyr er observeret i NØ. til Ø., c. 5 Sømls Afstand en i Isen fastsiddende Lystønde, der viser hvidt Lys; 3 Sekunder Lys, 2 Sekunder Mørke.

Meteorologisk Instituts Isoversigt den 26. ds.: Kallegat isfri. Storebælt og Lillebælt: Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Femerbælt og Sundet: hist og her lukket for Sejlskibe.

## Lodsforholdene i Kejser Wilhelm-Kanalen.

Den 7. Januar d. A. foretog en i Lübeck bygget Damper »Melilla« en Prøvetur fra Trawemünde til Hollenau, skriver »Hansa«. En lille Hændelse, som indtraf efter Slutningen af Prøveturen, maa nævnes, skønt den ikke har noget med denne at gøre, men tjener til at belyse et Forhold, der netop i den sidste Tid hyppig er blevet omtalt i Søfartskredse, nemlig Lodsforholdene i Kejser Wilhelm-Kanalen.

Efter at »Melilla« var lagt foran Kanalmundingen, klar til at gaa ind i Sluserne, någde den Kanallods, der netop var kommet om Bord, at bringe Skibet ind i Kanalen. Hvorfor? Fordi Vinden efter hans Mening var for stærk, og han, Lodsens, under disse Omstændigheder maatte befrygte ikke at kunne navigere det højliggende, ballastede Skib sikkert i Kanalen. Vinden var imidlertid løjet stærkt af og havde kun en Styrke af 4 eller højst 5. Desuden var Luften klar og gennemsigtig. Efter nærmere Samraad med Overlodsens ændrede Kanallodsens dog senere sin Anskuelse og førte »Melilla« sikkert igennem Kanalen. Skønt det i dette Tilfælde var en yngre Lods uden større Erfaring, saa var det dog en fast ansat Kanallods, som er ansvarlig for sine Handlinger, og som vilde have opretholdt sin afvisende Holdning, hvis der ikke straks, energisk og med Held var blevet ført Klage hos Overlodsens. Dette kan ikke kaldes normale Tilstande. Ganske vist skal man ikke altid og udelukkende ved et Skibs Navigering gaa frem efter Ordsproget »Tid er Penge«, men skulde det blive Reglen i Kanaltrafikken, at Hensynet til Vind og Vejr blev udvidet saa meget, som det til at begynde med var Kanallodsens Mening i det foreliggende Tilfælde, saa vilde Kejser Wilhelm-Kanalen snart miste sin Tiltrækningskraft for Handelsskibsfarten. At det skulde komme dertil, vil dog vistnok hverken Kanalbestyrelsen eller endnu mindre Lodserne kunne ønske.

Men trods det, saa er denne Lods's Holdning betegnende for den Stemning, der raader mellem alle Kanallodserne, som stadig ser Damoklessværdet. Pantning, over sig og frygter for at blive gjort ansvarlig med deres Ejendele for ethvert Uheld, der rammer et Skib under deres Føring. Dette er en overdreven Ængstelse. Den Pantning hos to Lodser, som paa Foranledning af et lille Rederi har fundet Sted for kort Tid siden, vil næppe finde Efterligning,

fordi den helt igennem er blevet beklaget i tyske Rederikredse, ja endogsaa fordømt. Af denne Grund, og tillige fordi Lodserne fornylig er blevet forsikret for 10,000 Mark for Skade paa Materiel, skulde det Moment, at Lodserne hæfter for Skaden ikke stilles saa meget i Forgrunden, som det desværre er sket fra Kanalbestyrelsens Side i den sidste Tid. Vagten af den Slags Bekymringer lammer Handlekraften, gør Skaar i Fremskridtstrangen og hindrer Udfoldelsen af Dristigheden; forringer altsaa de Egenskaber, uden hvilke en dygtig Navigator er utænkelig og uden hvilke, hele Søfarten bliver en urentabel Forretning.

## Selandia.

I en ledende Artikel skriver »Shipp. Gaz.« om »Selandia«s Prøveture: »Det vil næppe gaa ubemærket hen, at det første, store, søgaaende Motorskib »Selandia«s Prøveture indtræffer paa et Tidspunkt, hvor de britiske Redere er i højeste Grad urolige for deres Dampers Forsyning med Kul. I den truende Kulminestrejke har vi den fremtidige Fordærvelse eller Gift, og samtidig viser Kjøbenhavn os den fremtidige Modgift. »Indsat Dieselmotorer i jeres Skibe,« siger Østasiatisk Kompagni, »saa kan Kulminestrejker ikke forurolige jer mere.« Der er en vis Trøst i dette Raad, men desværre kommer det lidt for sent til at kunne bringe en fuldstændig Trøst. Om nogle faa Aar vil Motorskibene rimeligvis gøre vore Skibsredere uafhængige af hvilkensomhelst Strid mellem Kulmineejerne og Kulminearbejderne, men i dette Øjeblik kommer de til at klare Vanskelighederne paa bedste Maade og maa se »Selandia« komme ind i Londons Havn fuldstændig uberørt af, om der er Kulstrejke eller ikke.

Med Hensyn til Enkelthederne ved dette Skibs Prøveture kan vi, efter Meddelelser af en udmærket Sagkyndig som har deltaget i dem, tilføje, at der næppe kan være Tvivl om, at »Selandia« har indviet en ny Æra med Hensyn til Skibsfarten. Det er et Skib af 7,400 Tons Bæreevne, som skal gaa i Fart paa Bangkok. Dette er en tilstrækkelig lang Rejse til at prøve et hvilket som helst Skibs Egenskaber, og dets Rederi sætter det ind paa Ruten med den største Tillid. Først og fremmest er »Selandia« et Fragtskib, men det kan tillige medtage et begrænset Antal Passagerer, for hvem der er lukseriøse Bekvemmeligheder. Bortset fra en Donkey Kedel, under hvilken der fyres med Olje, er Skibet ganske uafhængigt af Damp. Ingen Kedler og ingen Kulbunker vil fylde dets Rum. Ingen Fyrbødere vil svede og kæmpe foran Fyrsteder. Motorerne vil drive Skibet frem uden vidtløftigt Maskineri og næsten uafhængigt af menneskelige Muskler og Sener. Der er dem, som vil mene, at medens »Selandia« uden Tvivl bebuder en Omvæltning og varsler om betydelige Beparelser i Skibstrafikken, saa vil det ogsaa sejle under usædvanlig heldige Forhold. De vil paa-pege, at da dette Skib er i Stand til at indtage tilstrækkelig Olje til hele Rejsen frem og tilbage fra Bangkok, saa vil det være usædvanlig heldigt situeret med Hensyn til Olforsyningen. Dette er meget muligt. Men det samme kunde være sagt, da Fremdrivningen ved Damp var i sin Barndom. »Hvor skal Damperne faa Kullene fra, naar de er fjærnet fra de kulproducerende Lande?« Det Spørgsmaal er blevet fremsat Tusinder af Gange, men Kulhandlerne besvarede det. Saaledes vil det ogsaa gaa her. Hvis Dieselmotorskibet bliver den Succes, som det ser ud til, saa vil Fordelingen af Olfjorrådene være et Problem, hvis Løsning vi ikke behøver at nære Bekymring for.«

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles uforandret fra forrige Uge, ligesom der i den forløbne Uge kun er sluttet faa Fragter for Lastning straks efter Vandaaabning, men Raterne er akceptable, og ret gunstige Tegn synes der at ligge i, at Fragter noteres Uge efter Uge uden at blive optaget til Befragternes Noteringer. Dette gælder særlig Islater fra Østnorge og hertil kommer, at den fragtledige Tonnage i danske Havne ikke er saa stor som i de tidligere Aaringer. For senere Afskibninger fra Bottenhavet slutes vedvarende meget lidt.

Returfragter Vest fra er ligeledes uden Svingninger. Kulfragter slutes dog ikke paa Grund af Usikkerheden for Strejke, men her er den fragtledige Tonnage ogsaa lille, saa at der ikke er Mangel paa Beskæftigelse.

Angaaende de mindre Skibe begynder der saa smaat at blive lidt mere Liv i Foraarsbefragtingerne. Stralsund byder stadig 4 M. for Rug, ligesom Rostock, som hidtil kun har budt 3½ M. uden at finde Reflektanter, nu ogsaa stiller 4 M. i Udsigt. Af de østligere Pladser i Nordtyskland, noterer Rügenwalde kun 5 à 5½ M. for Havre til direkte svenske Lossepladser. Danzig 6 M. for Rug, Königsberg 5 à 5½ M. Rugbasis, men begge de to sidstnævnte Pladser er ikke videre livlige. Königsberg har vist saaledes næsten intet sluttet retur. Sverig synes, navnlig for Sydsverigs Vedkommende, ret fast. Danmark har fra Provinserne endnu intet af særlig Interesse. Kjøbenhavn søger derimod Skibe baade for Kager og Korn, men da der saa godt som ingen disponibel Tonnage er for Haanden, tør Befragterne ikke sælge uden samtidig at have Skibe fast fremme.

## Havarier og Forlis.

Aurora, Dpsk. af Kjøbenhavn, der den 18. ds. kom paa Grund ved Dragor, kom den 19. ds. med Assistance atter flot og stod ind til Kjøbenhavn. Damperen var paa Rejse fra Königsberg med en Ladning Stykgods.

St. Georg, Fiskedampskib af Geestemünde, kom den 18. ds. paa Grund ved Torsmünde. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Frederikshavn.

Mudir, Dpsk. af Motala, kom den 20. ds. paa Rejsen fra Libau til Antwerpen med en Ladning Stykgods paa Grund paa Saltholmen, men kom atter flot ved egen Hjælp og gik til Dykkerundersøgelse.

Hansa, Dpsk. af Memel, der paa Rejsen fra Barry til Stettin med en Ladning Stenkul, kom paa Grund paa Anholt, er af Svitzers assisteret flot og ind paa herværende Red.

Cupido, Dpsk. af Bremen, har paa Rejsen fra Aalborg til Lübeck faaet Skrueskade i Isen udfør Moen og har maattet tage Assistance, da det var ude af Stand til selv at fortsætte. Dpsk. »Ornen» af Gøteborg, paa Rejse fra Lübeck hertil, tog »Cupido» paa Slæb ind til Kjøbenhavn.

Emanuel, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra England til Bagenkop med en Ladning Kul bleven paasejlet i Nordøen og er derefter sunket. Kaptajnen er ankommet til Rotterdam; om den øvrige Besætning vides endnu intet.

Skonnerten er bygget i 1906 i Marstal, og maalte 46 Netto Reg.-Tons.

Esbern Svarre, Dpsk. af Veile, har i Kiel paasejlet en Bjergningsdamper samt Kajen og faaet betydelige Bov- og Stevnskader; reparerer.

Vendela, Dpsk. af Gøteborg, er paa Rejsen fra Rügenwalde til Svendborg med en Ladning Rug indkommet hertil i læk Tilstand; maa løse og reparere.

Brage, Dpsk. tilhørende Det forenede Danuskibsselskab, kom den 23. ds. paa Grund ved Strib, men kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Gustav E. Falck, Dpsk. af Gøteborg, kom paa Rejsen fra Kolbe til Aarhus med en Ladning Rug paa Grund paa Hesslo. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Helsingør.

Margrethe, Dpsk. af Aalborg, har paa Rejsen fra Aalborg til Methil udfør Methil kollideret med en ostrigsk Damper »Dubac». Begge Dampere fik Skade.

Ceres, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 23. ds. paa Rejsen til Island paa Grund paa Ørkneyoerne. Skibet har Assistance.

Mur, Dpsk. af London, er den 22. ds. ankommet til Aarhus med Ild i Ladhningen; denne, der bestaar af Oljekager, er bleven stærkt beskadiget.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Uge 3/m. Skonnert »Ceres», 160 Netto Reg.-Tons, bygget 1891 i Marstal med højeste Klasse i fransk Veritas, bleven solgt til Kaptajn J. Persson, Brantevik. Skibet ligger for Tjelen under Havari i Marstal, og Købesummen er Kr. 11.000.

Samme Firma har solgt den norske Jernbark »Fox» af Arendal, 1,232 Netto Reg.-Tons, bygget 1874 i Greenock.

Den 24. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampør sat i Vandet.

Skibet, der ved Stabelafloobningen fik Navnet »N. A. Christensen», bygges for Regning Nykjøbing Mors Dampskibsselskab.

Skibsfører Mollmann, Marstal, har købt Skonnert »Johanne Sofie» af Haderslev for en Købesum af Kr. 13,500.

(»Æro Avis».)

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 24./2. — Alexandra, Nielsen, afg. New York 7./2. hertil. — Algarve, Borries, afg. Newcastle 23./2. til Marseille. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunquerque 25./2. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. Arendal 20./2. — Antwerpen, Madsen, afg. New York 20./2. — Arkansas, Petersen, afg. Dartmouth 10./2. til Boston. — Arno, Fischer, afg. Oporto 23./2. hertil. — Aurora, Gommesen, afg. herfra 22./2. til London. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. Marseille 23./2. — Beira, Lunge, afg. Marseille 23./2. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Genua 23./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Bute of Lewis 25./2. for Kristiansund. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Königsberg 26./2. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 25./2. — Daura, Sørensen, ank. hertil 25./2. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 26./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonec, Kromann, afg. Bordeaux 25./2. — Hellig Olav, afg. Kristiansand 24./2. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 25./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 19./2. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 25./2. — Kasan, Mikkelsen, afg. Libau 24./2. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 13./2. — Kiew, Jørgensen, afg. Antwerpen 25./2. hertil. — Kursk, Wiencke, afg. herfra 23./2. til Reval. — Louise, Larsen, pass. Houfénau 24./2. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 24./2. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 16./2. — Minsk, Harder, ank. Newcastle 24./2. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 22./2. — Nicola II, Jørgensen, afg. Dedeagatch 24./2. — Nordjylland, Søberg, afg. Algier 20./2. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Holtenau 25./2. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 21./2. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 15./2. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 24./2. — Perm, Gotthardt, ank. London 19./2. — Pregel, Iversen, ank. Dunquerque 23./2. — Saga, Hansen, afg. Riga 25./2. — Saxo, Müller, afg. Libau 24./2. til Antwerpen. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 21./2. — Thyra, Dam, ank. Arendal 25./2. — Tiber, Petersen, afg. Tunis 23./2. — Tomsø, afg. Limni 22./2. — Tula, afg. Pera 22./2. — United States pass. Fair Isle for New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 23./2.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Burntisland 22./2. — Amalienborg ank. Newcastle 17./2. — Anna Mærsk ank. Algier 20./2. — Brattingsborg afg. Aarhus 20./2. — Borglum pass. Oran 15./2. — Chassie Mærsk afg. Karthagen 15./2. — Dansborg ank. Gibraltar 17./2. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 20./2. — Esrom pass. St. Catherine 16./2. — Flynderborg pass. Skagen 20./2. — Fredensborg ank. Barry 21./2. — Frederiksborg pass. Corubion 19./2. — Guldborg ank. Leith 19./2. — Gurra pass. Oran 16./2. — Hammerhus ank. New Orleans 17./2. — Harildsborg pass. Peniche 20./2. — Hundborg ank. Frederikshavn 18./2. — Hønborg ank. Esbjerg 22./2. — Jelling ank. Savonia 20./2. — Jømsborg afg. Cardiff 21./2. — Jungshoved ank. Baltimore 18./2. — Jøgersborg ank. Cardiff 19./2. — Kallundborg afg. Bo-

(Fortsættes efter Danske Havne.)

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt. og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1/2 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lods penge, naar Lods benyttes:</b> Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litsen penge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1 1/2 à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 38 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod. ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 3,78 m løbende Bolværk 3-5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent-Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt. Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibsbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingsplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærns-kibs- og Maskinbyggeri. Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12-14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Bugsering foregaaet og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølbalingsskibe. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissensmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværket indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølbalingsskibe, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølbalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod, 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Brospenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbannen.	Bugsering (ufornoden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren eller fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexø.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbetattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulturforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser.  De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -  Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lodsøn skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyboren-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præstø.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper</b> uforneden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærubanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærubanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen: 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe, Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskestbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærubanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tende.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Væst fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift</b> pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærubanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskestbyggerier. Ophalingsbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskest paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be sørges af Ladnings Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kø halingsplads, Ophaler bedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværkot. Bugserbaade.

nanza 15./2. — Kala pass. Gibraltar 21./2. — Klampenborg afg. Huelva 16./2. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Lejre pass. Teneriffa 15./2. — Lilleborg ank. Dakar 17./2. — Marselisborg ank. Norfolk 18./2. — Næsborg afg. Blyth 18./2. — Peter Mærsk ank. Flensborg 21./2. — Rundelsborg afg. Methil 22./2. — Rosenborg afg. Dunkerque 21./2. — Silkeborg pass. Gibraltar 19./2. — Skanderborg pass. Gibraltar 21./2. — Skjoldborg ank. Garston 20./2. — Skodsborg afg. Bougie 18./2. — Spigerborg ank. Ardrossan 17./2. — Stegelborg afg. Newport Mon 20./2. — Stjerneborg afg. Methil 20./2. — Søborg ank. Sunderland 20./2. — Tjørnby borg afg. Windau 20./2. — Tuhørg ank. Windau 20./2. — Ulfshørg pass. Portland 18./2. — Uranienborg ank. Cardiff 16./2. — Vichørg ank. Blyth 22./2. — Vordingborg ank. Kiel 18./2. — Ørkild ank. Wilmington 14./2.

**Ero.** Energi. Jensen, ank. Bandholm 22./2. — Emanuel, Svane, ank. Kolding 20./2. — Erindring, Nielsen, ank. Flensborg 24./2.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Macarthy 13./2. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 23./2. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 24./2. for Kristiansund. — Lilly, Duhn, ank. Norrköping 21./2. — Alexy, Sørensen, ank. Seaham 22./2. — Dagny, Bang, afg. Swansea 14./2. til Barcelona. — Mary, Clausen, ligger i Kjøbenhavn.

**Vesterhavet.** Nerma, Madsen, ank. St. Brienc 23./2. — Nautik, Nielsen, ank. Harwich 23./2. — Mario, Jessen, afg. Gibraltar 23./2. til Ardrossan. — Gerda, Iversen, afg. Blyth 23./2. til St. Pedro. — Ulla, Hansen, afg. Grimsby 23./2. til Eshjerg. — Bodil, Uldall, afg. Blyth 23./2. til Motril. — Hebe, Gregersen, afg. Amsterdam 22./2. til Cadiz. — Nora, Lauritsen, ank. Bremen 22./2. — Nexos, Basse, afg. Ibiza 22./2. til Island. — Johanne, Thøgersen, afg. Hamburg 22./2. til Cardiff. — Fylla, Brinch, ank. Rouen 22./2. — Cito, Jøpse, afg. Santander 21./2. til Rotterdam. — Laura, Pedersen, ank. Amsterdam 22./2. — Inger, Schiff, afg. Rotterdam 21./2. til Cardiff.

**Det asiatiske Kompagni.** Bixtaug, afg. Cuddalore 9./2. for hjemg. — Samuelpass, Perin 19./2. for hjemg. — Bandon, ank. Kjøbenhavn 24./2. — Ch-n-i-p-o-n, afg. Port Said 15./2. for udg. — Selandia, ank. Norresundby 23./2. for udg. — Esrom, ank. Vliesing 15./2. for udg. — Arabien, pass. Snez 22./2. for udg. — Kina, afg. Kobe 22./2. for udg. — Siam, afg. Hongkong 16./2. for hjemg. — Indien, afg. Buenos Aires 14./2. for udg. — Cathay, afg. Durban 2./2. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, afg. Rotterdam 22./2. for hjemg. — St. Croix, afg. Trinidad 15./2. for hjemg. — St. Jan, afg. Portland 9./2. for udg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Dunston 21./2. til Kjøbenhavn. — Johan Siem, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 23./2. til Windau. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 20./1. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Kjøbenhavn 17./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Novorossisk 20./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 25./1. — Generalkonsul Pallison, Christensen, ank. New York 18./2. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 30./1. til Emden. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Rosario 22./2. — Nawa, Dahl, afg. Pensacola 22./2. til Buenos Aires.

**Vulcan.** Vuleau, Nielsen, ank. Karthagen 20./2. — London, Bonf, ank. Kratzwieck 22./2. — Paris, Tholander, afg. Ka-

lundborg 24./2. til Leith. — Bryssel, Kaas, afg. Sierra Leone 23./2. til Bathurst for Ordre.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Gambia 23./2. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Las Palmas 18./2. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 21./2. til Teneriffe.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. South Shields 22./2. — Urania, Clausen, afg. Brest 24./2.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, afg. Oran 22./2. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grao 24./2. — Holland, Poulsen, ank. Methil 23./2. — England, Andersen, ank. Gaudin 24./2. — Rusland, Bennetsen, afg. Eshjerg 23./2.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Aarhus 26./2.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Newdeep 24./2. — Freja, Nielsen, afg. Drobak 23./2. — Vera, Thing, afg. Aalborg 24./2.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Aarhus 22./2. til Methil. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 25./2. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 19./2.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. San Felieu 22./2. — Martha, Christensen, ank. Swansea 26./2. — Elina, Rathje, ank. Livorno 23./2. — Therese, Pedersen, afg. Sunderland 21./2. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 22./2. — Dagny, Therkildsen, ank. Tynen 26./2. — Simone, Møller, afg. Toulon 24./2. — Jeanne, Olsen, ank. Boness 25./2. — Vera, Larsen, afg. Genua 23./2. — Daisy, Lagesen, afg. Tunis 19./2. — Annine, Leth, afg. Methil 17./2. — Kamma, Løfner, afg. Rouen 24./2.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Methil 22./2. — Helene, Sørensen, afg. Burntisland 25./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Methil 21./2. — Agnete, Dam, ank. Horsens 24./2. — Hermiu, Farup, ank. Faaborg 22./2. — Alice, Jørgensen, afg. Grangemouth 24./2.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Sunderland 20./2. — Ragnhild, Schultz, afg. Burntisland 22./2. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 25./2. — Estrid, Hansen, afg. Gjedser 21./2. — Gunhild, Hausen, afg. Goole 24./2.

**Havet.** Fylen, Mathiasen, afg. Methil 23./2. til Korsør.

### Sejlskibe.

**Ero.** Maren, Albertsen, ank. Swansea 21./2. — Foraldres Minde, Christensen, ank. Eggersund 21./2. — Ophelia, Clausen, ank. Setubal 22./2. — R. Fabricius, Hausen, ank. Air 22./2. — Krana, Christensen, ank. Kristiania 22./2. — Svip, Jensen, ank. Malmø 22./2. — Caroline er den 11./2. præjet paa 23° N. Br. 17° V. Lgd. — Amor, Hansen, afg. Sandefjord 19./2. til Dysart. — Nauta, Stærke, ank. Penzance 22./2. — Claudia, Aaberg, ank. Burntisland 23./2. — H. C. Grube, Svane, er den 14./2. præjet paa 34° N. Br. 16° V. Lgd. — Jørgen Olsen er den 11./2. præjet paa 27° N. Br. 16° V. Lgd. p. R. t. Maracaibo. — Thor, Petersen, afg. Maracaibo 22./2. — Kina, Christensen, ank. Tjørnø 21./2. — Nathalia, Eriksen, ank. Foway 21./2. — Ruth, Folmer, ank. Rügenwalde 21./2. — Emanuel, pass. Dungeness 17./2. p. R. t. Göteborg. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. Maracaibo Bar 21./2. p. R. t. Hamburg.

### IDNHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Februar 1912. — Lodsforholdene i Keiser Wilhelm-Kanalen. — Selandia. — Frugtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9446.

**Alt Skibsarbejde**  
udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

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

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

**Oscar Rolf,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse  
Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.

St. Petersborg  
Tlf.: „Hansencor.“

**Stevadors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersborg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

Cronstadt  
Tlf.: „Hansen“

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

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.

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

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

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

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundavall. — Rikstelefon: N:o 76,  
Postadress: Sprängsviken.  
Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundavall, Hernösand,  
Örneköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen<sup>®</sup>**  
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

**AXEL LUND** A/S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning,  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Jydsk Skibsekviperings**  
og  
**Provianteringsforretning,**  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

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

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

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

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

• Husk •  
**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

**De Herrer Kaptajner**  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Suen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarum.  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotskyrning“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

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

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

**ABONNEMENTSPRISEN.**  
er 2 Kr. pr. Kvarial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.  
Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.  
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.  
TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Fredag den 1. Marts 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlanta  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla - Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbølter.



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

**Tekn. Maskinhandel.**

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

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibbunde • • Leverander til Flaaden • •	<b>A/s DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon 5801 • • Leverander til Statsbanerne • •
---	--	--

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

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

**De private Assurandører lim.**  
 i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse: 18, Holmens Kanal.    Telegram-Adresse: Private.    Telefon Nr. 6 og 4106.

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

**KAY DYHR.**  
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).  
 Telefon 8901, 6886.    Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K.    Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“

**Teknisk Maskinforretning.**

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
 af Skibsfører J. Kusk Jensen.  
 Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
 Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
 og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Hovedforhandling for Danmark af  
**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Møntie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.  
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Bugsering.**  
 Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske  
 Farvande til rimelige Priser.  
 Kraftige Bugsarbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle.    Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

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

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niessen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hampougværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglaroen. Telf. 120.

## Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

**Joh. Wesmann.**

Telegramadr.: „Wesmann“.  
Kristiania. (H.O.479)

## Skibsførerplads

paa Damp- eller Sejlskib søges af en 30-aarig, eller foreløbig Styrmandsplads. Kapital kan indskydes om det forlanges.

Kopier af Anbetalinger sendes paa Forlangende.

Billet, mrkt.: „Skibsførerplads 306“, modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

## Maskinskrivning.

Metodisk Undervisning i Maskinskrivning Kursus 5 Kr.  
Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.

# NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhygri box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STENPFAER. YANIA

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

## Aktieselskabet

### Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Mandag den 11. Marts Kl. 3 Eftermiddag i Hotel Phoenix. Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1911, samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, daglig imellem Kl. 11-1, fra den 5. Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænderhaver lydende Aktier.

## Sikker Bevevej.

En ung driftig Mand med nogen Kapital søges som Kompagnon eller Overtager af en god gammel Stykgodsart. Billet, mrkt.: „1235“, modt. Nordisk Annoncebureau, Købmagergade 38.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Køb K. Tel. 3662

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Bådebyggeri  
Aalborg  
 anbefaler sig med alt III Føget højbærende Roel og billig Betjening garanteres.

## Dampskibsselskabet „Danmark“.

Mod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1911 udbetales 5 pCt. Udbytte for 1911 (= 100 Kr. pr. Aktie) paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, mellem 11-1.  
København, den 23. Februar 1912.

**Bestyrelsen.**

## Limfjordsøsters Kompagniet

søger en yngre energisk Mand som Assistance for Driftslederen. Gage efter Kvalifikationer. Ansøgninger sendes til Limfjordsøsters Kompagniet, Nykøbing Mors.

## Skibshandel til Afstaaelse

snarest. Nødvendig Kapital Kr. 6.000.

Billet, mrkt.: „Smart 2222“, tilsendes Dansk Søfartstidende's Kontor, St. Annæ Plads 26.

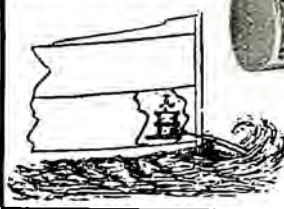
Dr. med. Goldschmidt,

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

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

Telegram-Adresse  
„Justice, Cardiff“.  
Code: ABC 5th. Ed.  
Skriv efter illustrerede Prissopgaver.

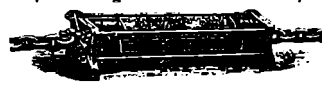


### LOVERIDGE, LTD.

DOCKS, CARDIFF.  
Fabrikanter af:  
Træ- og Jernblokke, Borlednings Spring-Buffers, Couves' automatske Bølgedæmper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export i DÆKS- OG MASKINUDSTYR.

Engagentur i Kjøbenhavn:  
NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskriter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,  
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskriter for Tilsynet med Motorfartøjer af 26. Februar 1910,  
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,  
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,  
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

Kjøbenhavn, den 1. Marts 1912.

»Selandia«. North Foreland, den 27. Februar. Hertil er indløbet følgende traadløse Telegram: Motor-skibet »Selandia« Kl. 7 Morgen. Ankommen udenfor West-Indiu Docks efter en i alle Henseender god Rejse. Alt vel om Bord.

London, den 27. Februar. Østasiatisk Kompagnis Direktører, der har gjort Turen med over Nordsøen om Bord paa »Selandia«, har udtalt deres fuldstændige Tilfredshed med Skibet og erklæret, at Turen hidtil er forløbet bedre end nogen anden, de tidligere har foretaget. Skibet klarede sig udmærket under en mindre Storm i Nat. Lodsens, der førte Skibet ind hertil, var meget begejstret; han udtalte, at han aldrig havde ført et Skib, hvis Maskiner saa hurtigt lystrede Signalerne fra Kommandobroen. »Selandia« har her vakt den største Interesse, og en Mængde Ingeniører og Repræsentanter for Skibsyærfter og Rederier vil bese Skibet.

(»Ritz. Bur.«.)

Kulminearbejderkonflikten i England. London, den 28. Februar. En af de ledende Kulgrubejere i Wales Thomas har i et Interview angaaende Konferencerne i Gaar med Regeringen erklæret, at Situationen var ganske, som om der slet ikke var blevet gjort noget. Bladene ser nu gennemgaaende pessimistisk paa Udsigterne og mener, at intet nu kan afværge Arbejdsstandsningen, da Grubearbejderne er besluttet paa at fastholde Principet om Minimumløn uden indskrænkende Betingelser.

Bladene meddeler, at Maskinpersonalet ved Kulgruberne i Syd-wales har besluttet at strejke i Morgen Aften, uanset hvorledes det gaar med Minearbejdernes Strejke. Arbejdet i Kulminerne vil saaledes under enhver Omstændighed ophøre. Maskinpersonalets Fordringer er ganske forskellige fra Minearbejdernes.

En Mængde Minearbejdere har i Dag forladt Arbejdet før det for den almindelige Strejke fastsatte Tidspunkt. Allerede nu strejker 100,000 Mand, deri medregnet 22,000 Mand i Derbyshire, der nedlagde Arbejdet i Morges.

(»Ritz. Bur.«.)

Det finske Lodsvæsen. Petersborg, den 28. Februar. Officielt meddeles, at fra i Aften af er i Henhold til Admiralitetsraadets af Kejseren stadfæstede Beslutning det finske Lodsvæsen og Fyrsvæsen i militær og administrativ Henseende underlagt Marineministeriet.

(Ritz. Bur.)

Konsulatvæsenet. Den 1. November f. A. har Udenrigsministeriet ansat P. Christoforowitch Valsamakis af Tanganrog som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det danske Konsulat i Rostoff v/Don.

Inddragne Fyrskibe. Marineministeriet meddeler: Lodskaptajnen i Malmø telegraferer, at Fyrskibene i Flinterenden Tirdag Aften den 27. f. M. er inddraget for Is.

Meteorologisk Instituts Isoversigt den 28. Februar.

Lillebæltets sydlige Del: Drivis, vanskelig for Dampere. — Langelandsbælt: lidt Drivis. — Sundets sydlige Del: Isen fra Kjøgebugt og Faksebugt ligger som Drivis mellem Falsterbo og Drogden.

Øvrige Hovedfarvande isfri.

## Højesteretsdomme.

Den 6. Januar 1910 afsluttedes mellem Entreprenørfirmaet Chr. Olsen & Co. i Rønne, der havde over-

taget et større Arbejde ved Rønne Havn i Entreprise, og det herværende A/S. Internationalt Dampskibs- og Bjergningskompagnien Overenstkomst, hvorefter det sidstnævnte Selskab med sin største Damp (Salvage III) skulde bugser to Pramme, der henlaa ved Flydedokken her i Kjøbenhavn, til Rønne for en Pris af 450 Kr., hvoraf de 200 Kr. blev betalt kontant, medens Resten skulde betales ved Fartøjernes Ankomst til Rønne. Det hedder i Kontrakten, der er konciperet af en af Dampskibsselskabets Funktionærer, Kaptajn Sølvér:

»Selskabet kan afhente Lægterne inden for c. 14 Dage og afsejle, naar det menes forsvarligt; dog skal Lægterne inden en Maaned fra Dato være i Rønne«.

I de følgende Dage søgte man blandt andet ved Medvirkning af nævnte Kaptajn Sølvér at faa tegnet Assurance for Transporten af Prammene, men uden gunstigt Resultat, idet Entreprenørfirmaet fandt de forlangte Præmier altfor høje.

Den 11. Januar afhentede Slæbedampere »Salvage III« Prammene fra Flydedokken til Refshaleøen for der at afvente gunstigt Vejr til Afgang. Den 11. Januar rejste Olsen til Rønne. Det var ret haardt Vejr paa Overrejsen, og Olsen afsendte næste Dags Middag fra Rønne til Kaptajn Sølvér følgende Telegram:

»Snestorm her. Prammene ikke afgaa uden Assurance. Meddelelse følger. Kontrakt lyder 14 Dage Afhentning«.

Olsen, som tidligere af det indstævnte Selskab var bleven henvist til at forhandle med Kaptajn Sølvér paa dennes private Bopæl her i Byen, adresserede Telegrammet til Kaptajn Sølvér personlig paa hans Bopæl; Telegrammet alleveredes der den 12. Januar Kl. c. 1½ Em., men Kaptajn Sølvér, der samme Eftermiddag i Anledning af en Stranding forlod Kjøbenhavn med »Salvage III«, og som den følgende Nat opholdt sig om Bord, havde ikke Forbindelse med sit Hjem, saa dette Telegram kom først Kaptajn Sølvér i Hænde den 13. Januar om Aftenen, efter at Prammene var afgaaet.

Vejret havde nemlig bedaget sig, og Kaptajn Sølvér havde den 13. efter forinden gennem sit Rederi at have indhentet Oplysninger om »Meteorologisk Instituts« Morgenberetning, givet Ordre til at afsejle med Prammene, da han nu ansaa Vejret for tilstrækkelig gunstigt. »Salvage III« afgik derfor med dem den 13. Kl. c. 12 Middag. I Løbet af den følgende Nat blev Vinden imidlertid utter stærk, og Soen rejste sig. Begge Pramme gik tabt og »Salvage III« tyede den 15. Kl. 9 om Morgenen ind i Allinge Havn uden Prammene.

Entreprenørfirmaet anlagde nu Sag ved Sø- og Handelsretten og søgte Dampskibsselskabet tilpligtet at erstatte dem den ved Prammernes Forlis skete Skade, som de anslog til 13,000 Kr., samt til at tilbagebetale et for Bugseringen betalt Forskud 200 Kr., idet de gjorde gældende, dels at det allerede inden Rejsens Begyndelse var tilkendegivet Kaptajn Sølvér, at Prammene ikke maatte afgaa uassureret, dels at det Sølvér tilstillede Telegram, der yderligere indskærpede dette Forbud, var bleven behandlet paa uforsvarlig Maade, og endelig, at der ganske bortset herfra var begaaet alvorlige Fejl baade ved at paabegynde Rejsen under de forhaandenværende Vejrforhold og ved den Maade, hvorpaa Slæbningen var udført.

Sø- og Handelsretten fandt ikke, at Entreprenørfirmaet inden Telegrammets Afsendelse havde givet Kaptajn Sølvér noget virkeligt Paalæg om ikke at afgaa med Prammene uassureret.

Hvad angaar det under Sagen omhandlede Telegram er det oplyst, at det er modtaget af Kaptajn Sølvørs Hustru, der et Par Gange søgte at faa telefonisk Forbindelse med sin Mand gennem Indstævntes Kontor, men da dette ikke lykkedes, lod hun det blive liggende uaabnet i Hjemmet til Sølvørs Tilbagekomst den 13. Kl. c. 6 Em., da Prammene forlængst var afgaaet. Fru Sølvér har forklaret, at hun af sin Mand havde faaet Besked om straks

at bringe alle til de Indstævnte adresserede Breve eller Telegrammer, der maatte ankomme til deres Bopæl, til de Indstævntes Kontor, men at det ikke var faldet hende ind, at det her omhandlede Telegram, der var adresseret til hendes Mand, vedrørte de Indstævnte. Sagens Udfald vil herefter bero paa, om der fra de Indstævntes eller deres Folks Side er udvist nogen til Erstatning forpligtende Uforsigtighed ved Slæbningens Paabegyndelse eller Udførelse. I saa Henseende er der nærmere oplyst følgende:

De to Pramme, der skulde bugseres, var et Par ældre Træpramme »Excavator Nr. 9« og »Odin«, henholdsvis c. 50 og 30 Netto Reg.-Tons. Den førstnævnte sirkantede Pram var forsynet med en Dampkran agter. Med »Salvage« var den forbunden ved en 80 Fv. 4" ny Staalwire, der var fastgjort til Prammens to forreste Pullerter, der maatte c. 10" i Diameter. Paa lignende Maade var den agterste mindre Pram forbundet med »Excavators« to agterste Pullerter ved en 25 Fv. lang 3½" ny Wireslæber. Da man afgik fra Kjøbenhavn var det klart Vejr, og Vinden var vestlig med en Styrkegrad af 3. Samtidig viste Stevns og Hammerens Vejrstation en lignende Vindstyrke. Kl. 8 Aften passeredes Falsterbo Fyrskib. Efter Midnat blæste det stærkere op, og Søen rejste sig. Om Natten Kl. 3 sprængtes de forreste Pullerter paa »Excavator«; man blev liggende i Nærheden og fastgjorde næste Morgen »Salvages« Slæber i en af de agterste Pullerter paa »Excavator«, men opdagede nu, at »Odin« var borte. Efter et Par Timers Forløb mistede man anden Gang Forbindelsen med »Excavator«, idet en Manilla-trosse, som for Fjedringens Skyld var bleven anbragt mellem »Excavator« og »Salvage« Wire skamfiledes mod Fundamentet til Dampkranen. Hele Dagen holdt »Salvage«, der paa Grund af det tiltagende Vejr ikke kunde faa Forbindelse med »Excavator«, sig i Nærheden af denne, men nødtes ved Mørkets Frembrud til at forlade den og søge Læ under Bornholm. Næste Dags Formiddag søgte man ind i Allinge Havn. Senere Eftersøgninger af Prammene blev uden Resultat.

Sø- og Handelsretten fandt ikke, at der var tilstrækkeligt Grundlag til at paalægge Dampskibsselskabet Erstatningspligt enten for Bugseringens Paabegyndelse eller dens Udførelse under de givne Vejrforhold. At »Salvage« havde overtradt Søvejsreglernes Artikel 5 ved ikke at sørge for Anbringelse af Lanterner paa Prammene, skønnedes ikke at have været af Betydning for Prammens Tab, hvorfor Dampskibsselskabet frifandt sig mod at betale Kr. 165. Sagens Omkostninger ophævedes.

Ved Højesteretsdom af 19. ds. stadfæstedes Sø- og Handelsrettens Dom. Processens Omkostninger ophævedes. Til Justitskassen betaler Appellanten, Entreprenørfirmaet Chr. Olsen & Co. 10 Kr.

Den 5. September 1910 blev Det jydsk-sjællandske Dampskibsselskabs Bopæl under Konkursbehandling fra den 24. Juni at regne. Kaptajn Th. Bjarnarson, der havde været engageret som Fører af Damperen »Hejmdal« siden den 22. April 1910, og som var bleven afskediget af Selskabet den 17. August, anmeldte i Boet en Fordring paa Kr. 9,328.82, som han paastod forlods dækket som sikret ved Søpanteret i »Hejmdal«. Han var engageret af Selskabet med en maanedlig Hyre af Kr. 225 og skulde desuden oppebære visse Procenter som Kaplak og have Kosten om Bord eller Kostpenge, og Selskabet kunde kun opsigte ham med seks Maaneders Varsel til den 1. i en Maaned og ikke til et tidligere Tidspunkt end Toaarsdagen for hans Tiltrædelse af Tjenesten.

Ved Højesterets Dom blev det anerkendt, at Bjarnarson — foruden at have Krav paa Hyre og paa Kostpenge for Tiden fra den 22. April til den 17. August 1910 — havde et ved Søpanteret i »Hejmdal« sikret Krav dels paa Kaplak (herunder Billetpenge) for Tiden fra den 22. April til den 17. August 1910, dels — i Henhold til Solovens §§ 65, 68 og 268 og Konkurslovgivningens Grund-

sætninger i Forbindelse med vor Rets Regler om Opsigelsesvarslet i personlige Tjenesteforhold — paa Hyre og Kaplak for et vist begrænset Tidsrum efter Afskedigelsen, nemlig for Tiden fra Afskedigelsen indtil den Dag, da han med et Varsel af 3 Maaneder kunde være opsagt til Udgangen af en Maaned, altsaa fra den 17. August til den 30. November 1910.

Den af Bjarnarson anmeldte Fordring blev herefter anerkendt for Kr. 2,755.06 som sikret ved Søpanteret i »Hejmdal«.

## Aktieselskabet Burmeister & Wain

har udsendt sit Regnskab for 1911. Det indledes med en Beretning, hvori det hedder:

Med den i det forløbne Aar indtrufne betydelige Bedring af Fragterne er der skabt mere Liv omkring paa Skibsværfterne, og for vort Selskabs Vedkommende har der været godt at bestille med Reparationer, ligesom der har været flere Tilbud fremme paa Nybygninger, end vi har kunnet paalage os.

I Aarets Løb er de første Skibs-Diesel-Motorer bleven færdiggjort, og de Forventninger, der næredes til deres Anvendelighed som Drivkraft for større Skibe, er hidtil ikke paa noget Punkt bleven skuffet. Ved de forestaaende lange Sejladsere kan man yderligere vente Erfaringer indhøstet, og vort Selskab er Det østasiatiske Kompagni overmaade megen Tak skyldig, fordi det tillidsfuldt gav os Ordre paa to Diesel-Motor-Baade og derved gav Stødet til denne Drivkrafts Anvendelse, der aabner et vidt Arbejdsfelt for dansk Industri, og som har sat vort Selskab i første Række paa de store Skibs Motorers Omraade. Efterspørgslen efter Diesel-Motor-Skibe er all nu saa stor, at vi har Ordre inde for længere Tid.

Samtlige Afdelinger har været fuldt optaget, og vi har mod Aarets Slutning maattet ty til en stærkt forceret, men som Følge deraf dyrere Drill.

Reparationsarbejdet har været normalt, og det er at haabe, at det Liv, der nu hersker rundt om paa Værfterne, maa ændre den skarpe Konkurrence, der hidtil har fundet Sted, og skabe bedre Priser, hvad de forhøjede Arbejds lønninger og stigende Materialpriser iøvrigt nødvendiggør.

Afsætningen af Diesel-Motorer til stationær Brug er stegen med 25 pCt.

Staalværket og Smedegods-Afdelingen har været fuldt beskæftiget, og de lave Priser, der i flere Aar har hersket paa disse Omraader, har imod Aarets Slutning været Genstand for en ikke uvæsentlig Forhøjelse.

Arbejdsforholdene er i det store og hele forløbet roligt. Ved Aarets Slutning var Arbejdsstyrken oppe paa sin maksimale Højde, nemlig 3,131 Personer.

Omsætningen har været 2½ Mill. Kroner større end Aaret forud.

Burmeister & Wains Eksport-Kompagni, Aktieselskab, har haft Strejke, Fabriksstandsning og høje Tinpriser at kæmpe imod; ikke desto mindre er Udbyttet ret tilfredsstillende, og indeværende Aar tegner til at blive godt.

Selskabets Beholdning af egne Aktier er alle realiseret, og den indvundne Kursfortjeneste er godskrevet Reserveciften.

I Arbejds løn er udbetalt i 1911 Kr. 3,524,000 mod i 1910 Kr. 2,247,400.

Af Nybygninger er afleveret: Frugttransportdamperen »Manchioneal« til O. & A. Irgens, Bergen, Frugttransportdamperen »Mandeville« til A. F. Klaveness & Co., Lysaker. Frugt- og Passagerdamperen »Minsk« og Frugt- og Passagerdamperen »Tomsk« til Det Forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn med en samlet Gross-Tonnage af 5,767 og 5,600 ind. H. K. mod 6,199 og 3,990 ind. H.-K. Aaret forud. »Minsk« og »Tomsk« er forsynet med Jævnstrøms-Dampmaskiner efter Professor Stumpfs Patent, for hvilket vi har Udøvelsesretten.



Der er udført Reparationer paa: 275 indenlandske og 77 udenlandske Skibe mod i 1910 280 indenlandske og 79 udenlandske Skibe. Flydedokken har været benyttet af 107 Skibe i 277 Dage mod i 1910 af 71 Skibe i 216 Dage; Tørdokken af 49 Skibe i 205 Dage mod i 1910 65 Skibe i 235 Dage; Ophalingsbeddingerne af 95 Skibe i 616 Dage mod i 1910 121 Skibe i 613 Dage.

Af større Landanlæg er leveret: 2 Jævnstrøms-Dampmaskiner paa 205 eff. H. K., 8 Kedelanlæg med 14 Kedler, samt 80 Stkr. Diesel-Motorer paa tilsammen 6,964 eff. H.-K. Endvidere er Motorskibet »Selandia«s 4 Stkr. Diesel-Motorer paa tilsammen 3,000 eff. H. K. fuldført til Indsætning i Skibet.

I alle Afdelinger er fuldt op at gøre: Selskabet sidder i Øjeblikket inde med store Ordre baade paa Nybygninger, Reparationsarbejde, Diesel-Motorer og Smedegods, og dersom Konjunkturerne ikke gaar Selskabet for stærkt imod, og der ellers ikke indtræder uforudsete Hindringer, er Udsigterne for en lønnende Drift gode.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned,

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Baade med Hensyn til Lufttemperatur og Vindforhold viser Marts en Overgang fra Vinter til Foraar. Ganske vist er Marts endnu ret stormfuld, men med Undtagelse af Golfstrøms Omraadet Vest for 50° V. Lgd. er den dog betydelig mindre stormfuld end Januar og Februar. Troen paa Jævn-døgnstormene har ikke nogen Berettigelse for Nordatlantehavets Vedkommende. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket er i det væsentlige den samme; lavt Tryk, foranlediget af mange barometriske Minima, ved Island og Sydgrønland, højt Tryk og barometriske Maksima ved 25°—30° N. Brd.; blot er Forskellen mellem Gennemsnitsværdierne overalt hlevn mindre, og i Overensstemmelse dermed har Vestenvinden paa de store Damperruter tabt en Del i Styrke og Hyppighed. Paa disse Damperruter træffer man dog væsentligst Vindsystemer med en Diameter fra c. 500—2,000 Sm., der bevæger sig fra den amerikanske til den evropæiske Side. Af disse Systemer ligger de cykloniske for største Delen Nord for og de anticycloniske oftest Syd for Damperruten.

De laveste Lufttryk og de stærkeste Vinde forekommer i Marts ikke mere saa overvejende paa Oceanets Midte paa 40° V. Lgd., men derimod ofte paa 60° V. Lgd. Ved den amerikanske Kyst hersker ligesom i Vintermaanederne stærke, nordvestlige Vinde.

NØ-Passaten blæser nu ogsaa frisk paa den afrikanske Side af Oceanet, og naar i hvert Fald i Marts her sin forholdsvis største Vindstyrke i hele Aaret. Hyppigheden for Støvfald og diset, usigtbar Luft er sammenlignet med Februar taget meget stærkt af: kun 6 eller 7 pCt. af Støvfaldet falder paa Marts. Den ækvatorale Passatgrænse har nu sin sydligste Beliggenhed i Aarets Løb. Stille-Bæltet er meget smalt, og SØ-Passaten træffer man i Almindelighed først paa sydlig Bredde.

Vindforholdene ved Kysten er i det væsentlige som i Februar, dog maa man lægge Mærke til de vestafrikanske Tornados, som forekommer paa hele Guineakysten fra c. 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og tillige i November), hyppigst og heftigst som Uvejrshyer, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Disse Tornados, ved hvilke der oftest er iagttaget en Vindstyrke af 8 efter Beauforts Skala, men ogsaa underliden en Vindstyrke af indtil 10, er et karakteristisk Tegn paa Begyndelsen af den sommerlige SV. Monsun (og paa dens Slutning i November).

Taa gehyppigheden er kun taget meget lidt til i Marts, derimod naar Taagen en betydelig større geografisk Udstrækning imod Syd paa c. 50° V. Lgd. Paa de internationale Damperruter kan man Øst for 45° V. Lgd. regne med omtrent 1—3 pCt., men Vest for 45° V. Lgd. og indtil den amerikanske Kyst maa man derimod mindst regne med 7 pCt., d. v. s. c. 50 Taagetimer om Maaned. Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden Side forekommer Taage næsten slet ikke.

I s. Gennemsnitsgrænsen berører i denne Maaned den udgaaende Rute for Amerikadampere og gaar fra 47° N. Br. og 47° V. Lgd. til 42° 5 N. Br. og 53° V. Lgd. Fra nu af maa man i høj Grad have sin Opmærksomhed henvendt paa mulig Drivis.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de indtil den 19. Februar indløbne Ismeldinger, at der siden Februarkortets Fremkomst paa Damperruterne i Nordatlantehavet kun er rapporteret enkelte Ishjerger Øst for Newfoundland.

Strømme. I de vestindiske Farvande maa man næsten overalt regne med en temmelig kraftig vestgaaende Strøm: udprægede Modstrømninger mod Øst forekommer dog overvejende i de store Bugter ved Costa Rica og Columbia samt i Honduras Bugten. Ved Sydysten af de store Antiller er saadanne Forsætninger mod Øst langt sjældnere. I Mexiko Bugten forekommer Forsætninger i alle Retninger, og nogen konstant Strøm lader sig ikke paavise. I Florida Strædet forekommer Forsætninger mod Nord paa indtil 90 Sm. i Etmaalet.

## Fragtmarkedet.

De fleste hjemgaaende Markeder har været præget af Stillehed i den forløbne Uge, uden Tvivl til dels stammende fra Uvisheden med Hensyn til Kulstrejken i Storbritannien, som stadig truer. — Saavel Købmænd som Redere stiller sig gennemgaaende afventende og slutter kun lige fra Haanden til Munden, men Undertonen er overalt fast, og som det i det efterfølgende vil ses af de effektive Befragtninger, har der ikke fundet nævneværdige Forandringer Sted i Fragtraterne noget Steds. — Nordamerika og Østen er i Særdeleshed faste Markeder, og fra La Plata er Udsigterne pr. Maj—Juni meget lovende. Brændpunktet for Redernes Tanker i disse Dage er Spørgsmaalet om Strejke eller ikke Strejke i Gruberne i Storbritannien fra 1. Marts, men endnu, medens dette skrives, er alt i det uvisse. De indløbne Telegrammer er modsigende, nogle er pessimistiske, men de fleste maa siges at være præget af Haab om en Afværgelse. Imidlertid vil nu Afgørelsen sandsynligvis foreligge, naar disse Linier læses. Der sluttedes i Ugens Løb som følger:

Østen etc. For Ris fra Birma 32/ O. C., 6 d. mindre hvis ren Ris. Bombay til U. K. eller Kontinentet 24/ (én Havn), 24/6 (to Havne) Dødvægtbasis, Frankrig ekskluderet eller 1/ ekstra. — Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til U. K./Kontinentet 19/6, »net terms«. Alt pr. Marts. Rangoon/Bassein eller Akyah 31/6 O. C., 31/ Holland, 30/6 Finne. Fra Madras Kysten sluttedes til Marseille til 33/ (± 5 pCt.) for Kærner. Annullering 31. Marts. Antwerpen eller Hamburg 31/6 (én Havn), 32/6 (begge Havne). »net terms« pr. Marts—April. Erts Port Pirie/Antwerpen 31/, pr. 10.—30. April, medens der for Hvede betaltes 31/6 U. K. eller Kontinentet, 31/ hvis udsøgt Havn.

Sortehavet etc. Erts fra Poli sluttedes til 12/6 Middlesbro eller Antwerpen, og for Korn betaltes 13/6 »any«, 14/ Hamburg. — Korn fra Nikolajeff 10/6 London eller Rotterdam, 11/ Hamburg, Dødvægtbasis, prompt. Odessa 10/ London, 10/3 Rotterdam, 10/6 Weser, 600 Tons Lastning, prompt. Sulina 9/6 Rotterdam, prompt.

Kustendje 10/ à 10/1½ N. C. eller »any«, 10/6 à 10/7½ Hamburg for mindre Baade. — Havnene ved Donauen begynder saa smaat at aabne op igen, og der sluttedes pr. primo Marts til 11/3 Antwerpen eller Rotterdam, 11/9 Hamburg, almindelig Skala.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø Aleksandria 10/6 Bremen, pr. primo Marts. Erts 7/9 Ergasteria/Rotterdam, 6/3 Hornillo Bay/Middlesbro. 7/3 Bona/Rotterdam, 5/4½ Algier/Cardiff, 5/6 Rotterdam. 7/6 Karlhagena/Glasgow, alt med fri Despatch. Fosfat Sfax/Tonnay 8/ (3,500), Tyne 7/4½ (2,900). Fra Huuelva betalles for Erts 6/ Rotterdam. 9/9 nordlig U. S. Havn, begge »Tinto terms«. Fra Bilbao holder Raterne sig paa c. 5/7½ à 5/9 til Rotterdam, 5/9 Newport, 6/1½ Middlesbro.

Nordamerika. For Petroleum i Kasser New York/Chefoo. Tsingtan. Taku eller Newchwang (to Havne) 31 C., Option én Havn Japan 30 C. pr. Marts—April. Kul Norfolk/Buenos Aires 27/ pr. Marts. Bomuld Port Arthur/Liverpool eller Bremen 47/6. — For Tømmer fra Golfen betalles 160/ Rio Janeiro, 157/6 River Plate, 115/ Manchester. Fra Kuba sluttetes et Par Dampere med Sukker til London til 21/6.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K./Kontinentet 20/3 à 20/6 O. C., (6 d. mindre direkte Havn) pr. Maj—Juni, medens en prompt Baad akeple-rede 18/6, Oplion Santa Fe 1/ ekstra. Fra Buenos Aires eller La Plata sluttetes enkelte Baade til 17/6 pr. Marts.

Østersøen. Der gøres kun faa Forretninger. Reval sluttete et Par mindre Dampere med Oljekager til 7/. For Hør fra Windau er Raten nu efter at have tangeret Frs. 22 gaaet tilbage til c. Frs. 20 Ghent. For D./B. bydes 23/ Windau/Grangemouth, 31/ Cardiff. Frs. 29 Antwerpen, 32 Calais. Kornraterne fra Libau er paa Basis af c. 10 d. Rotterdam. 11 d. London, 1/1½ Antwerpen, 1/4½ Rouen. For Pulpwood over Sæsonen kan nu faas mindst 29/ pr. Favn til Sarpsborg.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttetes bl. a. Königsberg 7/ (1,800), Memel 7/6 (1,650), Sandefjord 8/ (750), Lissabon 9/ (2,000 med 350 Tons Losning), Barcelona 11/6, Genua 12/10½ (4,000), 13/ (2,800), Neapel 13/6 (1,800 med 800 Tons Losning), Aleksandria 11/6 (5,000), Las Palmas 11/ (2,200). — Hull/Pernau 6/1½ (flere Baade pr. f. o. w.), Reykjavik 12/3 (725). — Grangemouth/Buenos Aires 25/ ppt. — Firth of Forth/Randers 7/6 (1,300). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: Kristiania 7/9 (1,300 med 300 Tons Losning), Marseille Frs. 15 (1,100), Genua 13/ (3,300), Genua, Savona eller Augusta 12/6 (3,000), Genua terms, Port Said 13/ (4,900), River Plate 23/3 à 24/3, pr. Februar, 22/9 pr. Marts.

## Generalforsamlinger.

Rønne Understøttelseskasse for Skibsførere, deres Enker og Børn afholdt sin aarlige Generalforsamling den 9. Februar 1912.

Formanden, Konsul C. P. Lund, aflagde Beretning og gennemgik Regnskabet for Aaret 1911.

30 Legater à 65 Kr. var ligesom de foregaaende Aar udbetalt i Aarets Løb.

107 Kr. var udbetalt til Ansøgere, der ikke havde faaet Legat.

126 Kr. var i mindre Beløb 4 à 5 Kr. uddelt til trængende Søfolk og deres Enker, som ikke er Medlemmer af Understøttelseskassen.

Kassen ejede den 31. December 1911: Kr. 44,896.73.

### Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt Torsdag den 22. Februar sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, led Forsamlingen Velkommen og efter hans Forslag valgtes Overretsassessor Timm til Dirigent.

### Regnskabet.

Formanden gennemgik Regnskabet for Aaret 1911.

I den egentlige Foreningskasse med Lighæder- og Sø-

brudnekasson balancerede Indtægt og Udgift med Kr. 12,689. Blandt Indtægterne maa fremhæves Frk. Fischers Gave til Foreningen Kr. 4,000. Kontingentet udgjorde Kr. 1,664. Indtrædelsesafgift af tolv ny Medlemmer Kr. 1,780, og Lejeindtægt af Gaarden ved Holmens Kanal Kr. 7,840, hvorunder Kr. 1,200 for Formandens Kontor og Bolig, hvilket Beløb findes opført paa Udgiftssiden.

Af Udgifterne beløber Administrationsomkostningerne, derunder Gager, Kontorudgifter, Regnskabs Trykning o. s. v. sig til Kr. 5,800. Ejendomsomkostninger som Prioritetsrenter, Skatter, Afgifter, Brandpræmie, Reparationer o. s. v. udgjorde Kr. 4,060. Der er indkøbt Kr. 6,000 4 pct. Kreditforeningsobligationer for Kr. 5,753, og Kassebeholdningen den 31. December 1911 var Kr. 3,116.

Understøttelseskassen har haft Indtægter af ialt Kr. 8,783, hvoraf Kr. 825 er uddelt som Nytaarsgave til syv Skibsførere og 19 Enker i Stiftelsen, 10 gamle Medlemmer har faaet hver 75 Kr., 41 Enker hver 50 Kr., 3 Børn hver 20 Kr. og i ekstraordinære Understøttelser er givet 160 Kr.

Skipper-Stiftelsens Regnskab balancerer med Kr. 27,366 paa Indtægts- og Udgiftsside. Til Reparationer er medgaaet Kr. 5,909, men heraf er c. Kr. 1,100 anvendt til Indlæg af elektrisk Lys paa Trapper og i Korridor, c. Kr. 1,500 til Malerarbejde og c. Kr. 1,000 til Kloakledninger og Brøklægning.

Statusopgørelsen viser, at Foreningskassen ejer Kr. 102,716, derunder Gaarden ved Holmens Kanal, der er opført til Kr. 90,000, Stiftelsen ejer Kr. 421,495, derunder Bygningen ved Viktoria- og Istedgade, som er opført med Kr. 286,900. Understøttelseskassen ejer Kr. 101,867. Det bliver tilsammen for alle tre Afdelinger: Kr. 626,078, og naar herfra drages Prioritetsgælden i Gaarden ved Holmens Kanal Kr. 37,000 samt Stiftelsens Prioritetsgæld Kr. 74,000, viser det sig, at Skipperforeningen den 31. December 1911 ejede Kr. 515,078.

Til Foreningen er endvidere henlagt 23 Legater med tilsammen c. Kr. 322,300. Der er i Aarets Løb ikke sket væsentlige Forandringer; kun Grosserer Puggnards Legat paa Kr. 2,000 er kommet til, men det er nærmest en Ompostering for at bevare Navnet.

Det reviderede Regnskab godkendtes enstemmigt.

### Meddelelser.

Formanden meddelte, at Retssagen i Anledning af det paa-tænkte Festskrift om Skipperforeningen og Skipperlavet sluttete sidste Efteraar med det Resultat, at der tilkendtes Foreningen det forlangte Beløb med Renter. Bestyrelsen har senere underhandlet med en historisk Forfatter om Skriftets Udarbejdelse, men endnu foreligger der intet Resultat.

Kaptajn Benedictsen har nu i 25 Aar været Foreningens Revisor, og han har lovet at modtage Valg dertil igen i Aar. Vi skylder ham en Tak for hans Arbejde. — Foreningen rejser sig.

Foreningen havde den 1. Januar i Aar 124 Medlemmer og 3 Æresmedlemmer. Der var i Aarets Løb tilkommet 12 ny Medlemmer. Fem Medlemmer er afgaaet ved Døden. Formanden udtalte: Vi mindes vore afdøde Kolleger! — Forsamlingen rejste sig.

Endelig meddelte Formanden, at der er indkommet 900 Kr. i Bidrag til et Mindesmærke for Admiral Bruun. Beløbet vil blive anvendt til en Mindesten.

### Bestyrelsesvalg.

Kaptajn A. V. Knudsen genvalgte til Formand, Katajnerne M. Carl, C. A. Bonde og V. Larsen genvalgte som Repræsentanter, og ligelodes genvalgte L. L. Johnson og P. T. M. Folkmann til Revisorer samt J. J. Benedictsen og H. S. A. Olsen til Suppleanter.

### Dampskibsselskabet »Mærcur«

afholdt den 14. f. M. under Ledelse af Overretssagfører Ehstrup, sin aarlige Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielson, aflagde Beretning.

Skibene havde ligesom i de tidligere Aar hovedsagelig været beskæftiget paa Nord- og Østersøen og Afrikakysten.

Klassifikationer og Strejker havde forarsaget Ophold for nogle af Skibene.

Aarets første Halvdel havde ikke været særlig god, men i sidste Halvdel viste Rejserne et godt Overskud.

Skibene havde indsejlet et Overskud af Kr. 135,793.60, medens Renter og Administrationsudgifterne inkl. Kaptajnerne Kaplak, udgjorde Kr. 58,550.75. Skibene var nu alle efter endt Klassifikation i fortrinlig Stand, og med de bedre Fragtforhold kunde der venttes god Fremgang for Selskabet.

Der blev givet Decharge for Regnskabet.

Paa Bestyrelsens Forslag vedtoges det at anvende Overskudet, Kr. 77,242.85 til Afskrivninger.

Det fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Overretssagfører Zeuthen, genvalgte.

### Dampskibsselskabet »Nauta«

holdt den 21. f. M. sin aarlige Generalforsamling. Beretningen for Regnskabsaaret aflagdes af Grosserer Schradler. Selskabets Dampner »Nauta« har gaaet i Maanedsfart i sin sædvanlige Rute Kiel—England og har indsejlet et Overskud paa Kr. 14,631. Der henlægges Kr. 8,000 til Resorvfonden, som dorefter udgør 52,000 Kr., medens

(Fortsættes Side 132.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**482. Lystønde udlagt.** **Grædyb, Nordøen.** I Graadyb er følgende Tønder udlagt og Vintersmærkerne inddraget: 1) »Søren Jessens-Saund« Lystønde. 55° 27' (15") N. Br. 8° 18' (14") Ø. Lgd. 2) »Fano-Saund« (Jørg) Lys- og Fløjteønde. 55° 28' (55") N. Br. 8° 22' (12") Ø. Lgd. 3) »Topsaund« Lystønde. 55° 30' (08") N. Br. 8° 21' (30") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 76 og 145. Kjøbenhavn 1912.)

**483. Oplysning om Fyrskibe og Tønder. Kattegat.** I Kattegat er følgende Fyrskibe og Tønder udlagt: A) Fyrskibene 1) »Hals«. 56° 56' (48") N. Br. 10° 26' (35") Ø. Lgd. 2) »Østre-Flak«. 56° 58' (26") N. Br. 10° 53' (45") Ø. Lgd. 3) »Anholt-Knob«. 56° 46' (00") N. Br. 11° 51' (50") Ø. Lgd.

B) Klokketønden »Frederikshavn«. 57° 25' (12") N. Br. 10° 35' (58") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 324. Kjøbenhavn 1912.)

**484. Oplysning om Fyrskibe og Tønder. Sundet.** I Sundet er følgende Fyrskibe og Tønder udlagt: A) Fyrskibene 1) »Løppe-Grund«. 56° 04' (05") N. Br. 12° 37' (08") Ø. Lgd. 2) »Drørdene«. 55° 33' (14") N. Br. 12° 43' (00") Ø. Lgd. B) Lys- og Fløjteønden »Gilleleje Flak N.«. 56° 09' (47") N. Br. 12° 18' (00") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 323, 330 og 432. Kjøbenhavn 1912.)

**485. Midlertidigt Fyr tændes. Dragør-Fort. Sundet.** Et grønt Fyr med Formærker, s. 40 Formærker hver 1 Minut, vil, saasnart Isforholdene tillader det, midlertidigt blive opstillet paa det SØ-lige Hjørne af Bolgebryderen ved det under Bygning værende Fort S. for Dragør Havn. Fyret, der erstatter det midlertidige Fyr paa Due d'Alben Ø for Fortet, vil blive stående paa Bolgebryderen indtil det atter kan komme paa Plads. Opmærksomheden henledes paa, at en Pølerumning strækker sig fra Bolgebryderen c. 200 m ud i Farvandet. SØ-Hjørnet: 55° 35' (20") N. Br. 12° 41' (10") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 991, 1911, og Nr. 329. Kjøbenhavn 1912.)

**486. Dybde i Løb, Løb afmærkes. Revsnæs-Rev. Store-Bælt.** I Foreåret 1912 afmærkes 7 m Lobet over Revsnæs-Rev. Lobet er opmaalt i 1911, mindste Dybde er 6,3 m. Der udlægges følgende Vagere: 1) Paa V-Siden af Lobet, tæt ved 6 m Kurven, en rød Vager med rød Stage og 2) Koste, 1390 m N. 68° V. fra Revsnæs-Fyr. 55° 44' (53") N. Br. 10° 51' (10") Ø. Lgd. 2) Paa Ø-Siden af Lobet, ved SV-Spidsen af 6 m Kurven, en hvid Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost, 1325 m V. fra Revsnæs Fyr. 55° 44' (38") N. Br. 10° 51' (07") Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 162, 211, 220, 227 og 252. Danske Løds, Side 324. Søm-Fort., Side 21 og 27.)

**487. »Korsør« Fyrskib atter udlagt. Store-Bælt.** »Korsør« Fyrskib, der har været inddraget for Is, er atter udlagt. 55° 19' 49" N. Br. 11° 07' 08" Ø. Lgd.

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**488. Oplysning om Fyrskibe. Sverig.** Fra svensk Lodsvesen er modtaget Telegrammer, om følgende Fyrskibe: A) Udlagt Fyrskib. »Malmö Redd« Fyr- og Lods-skib, B) Inddraget Fyrskib. »Almagrundet«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 334. Kjøbenhavn 1912.)

**489. Sæmæker inddraget. Uleåborg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland.** I Uleåborg Distrikt er følgende Vagere inddraget og følgende Baaker nedlagt: 1) Vagerne i Farvandet V. om Pohjanhähti Grund til »Plevna« Fyrskib og Møyli Baake. 2) Vagerne i Lobet over Samulini-

der viser hvidt Lys med En-Formærker hver 10 Sek., Lys 6,2 Sek., Mærke 3,2 Sek. 45° 36' 33" N. Br. 1° 02' 05" V. Lgd.

**512. Tønder flyttet. Bassin d'Arcachon.** I Passe extérieure du bassin d'Arcachon er den røde og sorte Anduvningsklokketønde med Kugle flyttet c. 1700 m SØ, i og ligger nu paa 44° 32' 22" N. Br. 1° 18' 35" Ø. Lgd., og den røde Spiritønde Nr. 2 med Kogle c. 200 m S. i og ligger nu paa 44° 32' 41" N. Br. 1° 17' 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 291. Kjøbenhavn 1912.)

**513. Oplysning om Fyr. Cabo de Mar. Spanien.** Det grønne, faste Fyr, der er tændt ved Cabo de Mar i Januar d. A., staar paa Grunden Brasicira de Alucra ud for Enden af Cabo de Mar Rev. Synsvidde: 4 Sm. Enden af Revet: 42° 13' N. Br. 8° 45' V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 1756). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 412. Kjøbenhavn 1912.)

**514. Tænding af Fyr opsat. Steele Ledge. Belfast Harbor. Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Steele Ledge hvide Lynfyr vil ikke blive tændt for omtrent den 15de April 1912. 44° 25' 10" N. Br. 68° 58' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2588. Kjøbenhavn 1911.)

**515. Tønde udlagt. Brown Shoal. Delaware Bay.** Ved Stumtønden, som midlertidig er udlagt ved Brown Shoal Lys- og Klokkelødes Plads, er udlagt en Spiritønde, der skal ligge ude hele Aaret. 38° 55' N. Br. 75° 06' V. Lgd.

**516. »Fenwick Island Shoal« Fyrskib udlægges atter. Delaware.** »Fenwick Island Shoal« Fyrskib Nr. 52 skal atter udlægges den 1ste Marts 1912, og Reservefyrskib Nr. 72 skal indtages. Fyrskibet vil vise samme Fyr som tidligere og som Taarsignal vil det give Ek-Stød af 2 Sek. Varighed hver 20 Sek. 38° 27' 25" N. Br. 74° 46' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 725. Kjøbenhavn 1911.)

**517. Tønde udlagt. Bush Bluff Shoal. Elizabeth River. Chesapeake Bay. Bush Bluff Shoal Spiritønde 5 A** er udlagt i 4 m Vand paa Kanten af Bush Bluff Shoal. N. 2° Ø. fra Craney Island Fyr og S. 51° Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr. Craney Island Fyr: 36° 53' 33" N. Br. 76° 20' 18" V. Lgd.

**518. Radiotelegraf-Station oprettet. »Frying Pan Shoals« Fyrskib. North Carolina.** Paa »Frying Pan Shoals« Fyrskib Nr. 91 er oprettet en Radiotelegraf-Station. Kaldesignal: N.L.C. 33° 33' 30" N. Br. 77° 48' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2110. Kjøbenhavn 1911.)

**519. Advarsel. Bloody Point Ledefyr. Savannah River. South Carolina.** Man advares mod at benytte Bloody Point Ledefyrline uden Løds, da den ikke leder gennem det dybeste Vand. Bagfyret: 32° 05' 52" N. Br. 80° 52' 16" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1120. Kjøbenhavn 1911.)

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

**520. Baake opført. Frankford Bank. Key West Harbor. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** En Baake med en A-formet Topbetegnelse, mærket »FB« er opført i 2,7 m Vand paa Frankford Bank, N. 21 1/2° V. fra Key West Fyr og N. 83° Ø. fra venstre Kant af East Krawfish Key. Key West Fyr: 24° 32' 58" N. Br. 81° 48' 04" V. Lgd.

**521. Tønde omnummereret. North Channel. Tampa Bay. Florida.** Mullet Key Shoal Stumtønde 0, paa S-Kanten af Grunden, har nu Nr. 3 A. 27° 36' 30" N. Br. 82° 44' 50" V. Lgd.

**522. Fyrline forandres. St. Andrews Bay. Florida.** Omtrent den 11. April 1912 vil Fyrene i St. Andrews Bay blive forandrede saaledes: 1) St. Andrews Bar Ledefyr. Forfyret, Lysstyrken vil blive forøget, i øvrigt uforandret. Bagfyret vil blive nedlagt, og et nyt Bagfyret, der viser hvidt, fast Lys, vil blive tændt paa en hvid Baade i 1,1 m Vand i Forlængelsen af Indløbet, c. 1200 m N. 10° Ø. fra Forfyret. 2) St. Andrews Bay Ledefyr. Forfyret vil blive ombytlet med et rødt, fast Forfyret i 3 m Vand i Forlængelsen af den anden Strækning af det gravete Løb, N. 39 1/4° V. fra St. Andrews Bar Forfyret og S. 55 1/2° Ø. fra Kanten af Alligator Point. 30° 05' 30" N. Br. 85° 39' 00" V. Lgd. Bagfyret vil blive ombygget med et hvidt, fast Fyr i 1 m Vand, 600 m N. 33° V. fra Forfyret. 3) St. Andrews Bay Indre Ledefyrline. Forfyret er et rødt, fast Fyr, som vil blive vist fra en rød Baake i 3 m Vand, N. 37° V. fra St. Andrews Bar Forfyret og S. 55 1/2° Ø. fra Kanten af Alligator Point. 30° 05' 15" N. Br. 85° 38' 45" V. Lgd. Bagfyret, St. Andrews Bar Bagfyret skal tillige tjene som Bagfyret i denne Fyrline. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 468. Kjøbenhavn 1912.)

**523. Grund findes ikke. Roatan Island S. Bay Islands. Honduras.** 2,5 m Grunden, der ligger S. for Roatan Island og som i eng. Kort Nr. 1219, 587, 763 og 3273 er makt. »PD«, eksisterer ikke. 16° 14' N. Br. 86° 33' V. Lgd.

**524. Vrag borttaget. Samana (Atwood) Cay. Bahama Islands.** Vraget af Damperen »Prinz Joachim«, 3 Sm fra V-Enden af Samana Cay, er borttaget. Samana Cay: 23° 06' N. Br. 73° 49' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2907. Kjøbenhavn 1911.)

malata og Linnala Grund V. om Kalle Holm. 3) Vagterne i Farvandet fra Yskivi Ø. om Mangrunni til Jo-Röyttä. 4) Den N.-lige Vager paa N.-Siden af Kraasankgrundi. 650 20' 15" N. Br. 24° 57' 31" Ø. Lgd. 5) Vagterne i Løbet SØ. om Pukkoliet til Uleborg. 7) Vagterne paa Strækningen fra Soen forbi Wälmatala Grund, V. om Kalla Holm indtil Løbet ind til Lapaluoto (Brasud). 8) Vagterne i Farvandet fra Alholm Haven til Jakobsud. 9) Følgende Vagtere ved Ankerhødsen N. for Borgmästargrundi: a) Vagren N. for Borgmästargrunds Rev. 630 43' 41' 57" Ø. Lgd. og 630 43' 05" N. Br. 22° 41' 50" Ø. Lgd. b) Vagterne ved Styngporten paa 630 43' 03" N. Br. 22° 41' 57" Ø. Lgd. c) Vagterne i Farvandet gennem Hummelskårs Sund og Sikgrundsklat. 11) Danrens Vager med Kors. 630 43' 32" N. Br. 22° 31' 44" Ø. Lgd. 12) Vagterne i Nykarleby Haven paa V.-Siden af: a) Brändtan. 630 31' 09" N. Br. 22° 27' 47" Ø. Lgd. b) Markusholm. 630 31' 24" N. Br. 22° 27' 47" Ø. Lgd. 13) Vagterne paa N.-Siden af: a) Karlhom. 630 18' 50" N. Br. 22° 17' 28" Ø. Lgd. b) Nyvham. 630 17' 46" N. Br. 22° 19' 50" Ø. Lgd. 14) Vagterne paa Strækningen langs Ø.-Kysten af Økskanglandet.

**490. Sømærker inddraget. Wasa Distrikt. Bottniske Bugt.** I Wasa Distrikt er følgende Vagere inddraget: 1) Vagren S. for Hågeblom. 610 41' 31" N. Br. 21° 21' 31" Ø. Lgd. 2) Vagren V. for Østerfärdsgrvman. 620 57' 29" N. Br. 21° 17' 12" Ø. Lgd. 3) Vagren V. for Månstör. 630 07' 47" N. Br. 21° 24' 44" Ø. Lgd.

**491. Sømærker inddraget. Ålands Distrikt. Bottniske Bugt.** I Ålands Distrikt er følgende Vagere inddraget: 1) Vagren N. for Junnfriskar. 600 08' 57" N. Br. 21° 04' 52" Ø. Lgd. 2) Den midterste Vager Ø. for Esplund. 600 18' 32" N. Br. 20° 44' 33" Ø. Lgd.

**492. Lods-Station nedlagt. Kuggen. Helsingfors. Helsingfors Distrikt. Fiske Bugt.** Lods-Stationen paa Øen Kuggen ved Indløbet til Helsingfors er nedlagt. 600 08' N. Br. 25° 02' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

**493. Vager inddraget. Einonkari. Wilberg Distrikt. Fiske Bugt.** Vagren paa V.-Siden af Einonkari er inddraget. 600 25' N. Br. 27° 8' Ø. Lgd. (Danske Kort). 600 25' 47" N. Br. 27° 09' 08" Ø. Lgd. (Russiske Kort). (Kort Nr. 155.)

**494. Dybde. Keiser Alexander III. Haven. Libau. Østersøen. Rusland.** I Ledelinjen gennem det midterste Indløb til Keiser Alexander III. Forham er der 8,5 m Vand og i Nærheden af Linnen er der 8 m Vand. 560 32' N. Br. 20° 58' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

**495. Oplysning om Tønder. Tyskland. Følgende Tønder er bortrevet med Isen:** 1) Vagtønden ved Vraget af "Archimedes". 540 42' 38" N. Br. 18° 40' 42" Ø. Lgd. 2) Lys- og Flojtelønden Plantegaterund N. 540 39' 49" N. Br. 12° 47' 22" Ø. Lgd., denne Tønde er sandsynligvis identisk med en Tønde, der er inddraget fastsiddende i Isen paa 540 40' N. Br. 12° 16' Ø. Lgd. 3) Den hvide Spiritønde Ø. for Grunden ved Dahmsløvet. 540 11' N. Br. 11° 07' Ø. Lgd. 4) Tønden ved Arkonariff. 540 40' 58" N. Br. 13° 27' 47" Ø. Lgd.

**496. Sømærker ved Vrag inddraget. Kieler Fjord. Tønderne,** der var udlagt e. 4½ Sm ØNØ. fra "Gabelsflach" Fyrskib til Brug ved Elfersøgnningen af Vraget af Toppebånd "S. 32", er inddraget. 540 32' N. Br. 10° 31' Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2085. København 1911.)

**497. Taagesignal. Wilker Bucht. Kieler Fjord.** Ved Torpedobandsøen i Wilker Bucht gives Taagesignal med en Klokke, der giver 3 To-Slag efterfulgt af 14 Sek. Pause. 540 21' N. Br. 10° 09' Ø. Lgd.

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**498. Oplysning om Fyrskibe. Tyskland.** 1) Fyrskibet "Ostervik", Eiben, er atter udlagt. 2) Fyrskibet "Elbe V." (Gustav Heinrich) er atter udlagt og Reservefyrskibet "Neptun" inddraget. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 226 og 282. København 1912.)

**499. Skydeøvelser. Cuxhaven. Eiben.** Mellem den 26. Februar og den 9. Marts 1912 afholdes der paa enkelte Dage Skydeøvelser ved Cuxhaven. Skydehødsen begrænses mod N. af Linnen: Tønde H—Tønde 6, mod S. af Linnen: Grodener Baake—Tønde 16. Under Forberedelserne til Skydning og under Skydeøvelsen højes det internationale Signalflag B halvt op paa Skydningshøjs Flag B helt op, og al Passage er forbydt. Efter endt Skydning hales Flag B halvt ned, og en sort Kugle højes paa Signalmasten. Skibe kan da passere paa egen Risko, og de maa passere ved paa Skætroser. Flag B og Kuglen hales helt ned, naar Skydefeltet er helt ryddet og kan passeres uden Fare. Politidampere under Handbrugs Flag og med et rodt Flag paa Toppen hører ude. Et rodt Flag paa Cuxhaven Fyrtaarn betyder, at der ikke skydes den Dag. Cuxhaven Fyr: 530 52' N. Br. 8° 42' Ø. Lgd.

**500. Vrag borttaget Brunsbüttelkoog. Eiben.** Vraget af Læreren "Elise", der læa sunken oven for Brunsbüttelkoog, er borttaget. 530 52' 59" N. Br. 9° 12' 32" Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1482. København 1911.)

**501. Vrag borttaget. Hamburg. Eiben.** Kransen, der var sunket i Rosshafen, er borttaget. 530 31' N. Br. 9° 57' Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 404. København 1912.)

**502. Grund. Alle Ems. Ems.** I Alle Ems er der 3 m Vand paa 530 32' 19" N. Br. 6° 40' 30" Ø. Lgd., hvor Kortet angiver 14 m Vand. Mønstereft tilfæger V. efter. Farvandet bør beses med stor Forsigtighed.

**503. "Viborende" Fyrskib udlagt. Zeegat van Terselling. Holland.** "Viborende" Fyrskib er atter udlagt. 530 17' N. Br. 5° 09' Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 227. København 1912.)

**504. Vrag. Ilmunden SV.** Dampren "City of Barcelona" med 7 m Dyrgeende har i 18 m Vand roret ved en Undervandsindring, sandsynligvis er sunket Vrag. 12,5 Sm S. 65° V. fra Ilmunden Ø-lige Fyrtaarn. 520 22' N. Br. 4° 17' Ø. Lgd.

**505. Vrag uskadeliggjort. England.** Følgende Vrag er uskadeliggjort og Almærkning inddraget:

1) Vraget af Dampren "Abasco" paa den NV-lige Del af White Stone, Sunderland. 540 53' N. Br. 1° 19' V. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 22. 1909.) 2) Vraget af Dampren "Richard" S. for "Spurra" Fyrskib. 530 33' N. Br. 0° 18' Ø. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 264. 1911.) 3) Vraget af Dampren "Heathfield" ved Sherringham Bank. 530 01' N. Br. 1° 07' Ø. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 2432. 1910.) 4) Vraget af Sejlskibet "Havenport" S. for "Monsu" Fyrskib. 510 29' N. Br. 0° 58' Ø. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 445. 1911.) 5) Vraget af et Sejlskib e. 2½ Sm V. for "Dudgeon" Fyrskib. 530 14' N. Br. 0° 53' Ø. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 2713. 1911.) 6) Vraget af Sejlskibet "Venuss" e. 6½ Kbl Ø. for Manlin Fyr. 510 35' N. Br. 1° 05' Ø. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 109. 1912.)

**506. Lods-skib flyttet. Almærkning forandret. Boston Deep. The Wash.** Lods-skibet i Boston Deep er flyttet 1,5 Sm S. 54° V. i og ligger nu 4 Kbl N., 79° Ø. fra Preston Low Returne Baake paa 520 57' 10" N. Br. 0° 07' 33" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 108). Lods-skibet viser et rodt, fast Lys over et hvidt, fast Lys.

High Horn sorte Spidsstønde, der læa i Kbl NV. fra Lods-skibets tidligere Plads, er omlyst med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formkælsel. Sort Lystønde Nr. 16, der læa e. 4 Kbl V. fra Lods-skibets ny Plads, er omlyst med en sort Spidsstønde. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2288. København 1911.)

**507. Lystønde endnu ikke udlagt til Forsøg. "Sunke" Fyrskib N. Thamsen.** Den sorte Forsøgslystønde e. 2 Kbl N., 70° Ø. fra "Sunke" Fyrskib er endnu ikke udlagt. Udlægning vil først finde Sted efter nærmere Bekendtgørelse. Fyrskibet: 510 50' N. Br. 1° 30' Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2884. København 1911.)

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

**508. Vrag uskadeliggjort. England.** Følgende Vrag er uskadeliggjort og Almærkning inddraget: 1) Vraget af Sejlfartøjet ½ Sm N. fra Clovelly. 510 00' N. Br. 4° 24' V. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 2292. 1911.) 2) Vraget af Dampren "Bhakarji Mendi" SØ. for Channel Rock. 510 22' N. Br. 3° 19' V. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 452. 1911.) 3) Vraget af Dampren "Swan" e. ½ Sm SØ. l. Ø. fra West Cardiff Tønde. 510 21' N. Br. 3° 08' V. Lgd. (Se "E. f. S." Nr. 1557. 1911.)

**509. Fyr forandret. St. Helens Fort. Spithead Approach.** Omtrant den 9. Marts 1912 forandres Fyret paa St. Helens Fort til et hvidt Blinkfyrt, der viser Tre-Blink hver 10 Sek. Fyret lyses fra N. 49° V., gennem N. Ø. og S. til S. 6° V. Et svagt Lys vises fra N. 81° V. til N. 49° V. og fra S. 6° V. til S. 45° V. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 12 Sm. 500 42' N. Br. 1° 05' V. Lgd.

**510. Tønder udlagt. Burbo Bank. River Mersey.** For at almærke S.-Siden af et "Halv Tids Løb", som løber fra Soen rundt N.-Danden af Burbo Bank til omtrant midt mellem Lystønde C4 og C5 i Indløbet til River Mersey, er der udlagt 4 sorte og hvide lodret strøbende Tønder, mærket henholdsvis "B 1", "B 2", "B 3" og "B 4". "B 1" ligger 4 Sm S. 63° V. fra Victoria Beach Mark og N. 69° V. fra Christ Church. Waterloo, "B 2" henholdsvis 3,2 Sm S. 44° V. og N. 69° V. "B 3" henholdsvis 2,5 Sm S. 50° V. og N. 56° V. "B 4" henholdsvis 2 Sm S. 46° V. og N. 54° V. fra samme Punkter. Løbet er til Brug for mindre Skibe, for at lette Trafikken i Hovedløbet rundt Askew Spit. Victoria Beach Mark: 530 32' N. Br. 3° 04' V. Lgd.

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

**511. Lystønde udlagt til Forsøg. Rade de Rojan. Gronde. Frankrig.** Paa N.-Siden af Baie de Saint Georges er til Forsøg udlagt en rød og sort strøbet Lystønde, mærket "Grand Banc",

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**525. Fyr tændt.** Torres. Brasilien. Ved Torres er tændt et afvekslende hvidt og rødt Blinkfy, der viser en Gruppe af hvide Blink efterfulgt af et enkelt rødt Blink hver 15 Sek. Flammens Højde: 52 m. Synsvidde: 19 Sm. Omtrentlig Plads: 29° 20' S. Br. 49° 43' V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 2522).

**526. Fyr forandres midlertidig.** Colonia. Rio de la Plata. Da Colonia Fyr skal have et nyt Fyrapparat, vil Fyret fra den 15. Marts 1912 indtil videre vise rødt To-Lyn hver 10. Sek. 34° 28' 20" S. Br. 57° 52' 05" V. Lgd.

**527. Grunde fundet.** Los Vilos. Huevos Island. Conchali Bay. Chile. Paa Los Vilos Red er der fundet følgende Grunde: 1) Bajo Baquedano med 9 m Vand, 2 Kbl N. 9° Ø. fra Fyret paa Øen Huevos. 2) Bajo Lynch med 2 m Vand, 4 1/4 Kbl N. 80° Ø. fra samme Fyr. 3) En Grund med 3. m Vand, 3 Kbl S. 25° V. fra samme Fyr, der ligger paa 31° 54' S. Br. 71° 32' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**528. Forbud.** Livorno. Italien V.-Kyst. Det er indtil videre forbudt at benytte det N.-lige Indløb til Livorno Havn. Havnen 43° 32' N. Br. 10° 17' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 246. Kjøbenhavn 1912.)

**528. Lystønde atter nedlagt.** Torriane. Canale di Procida. Italien V.-Kyst. Lystønden ved Torriane Grund er atter nedlagt. 40° 46' 30" N. Br. 14° 02' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 187. Kjøbenhavn 1912.)

**530. Oplysning om Fyr.** Cap Plaka. Lemnos. Tyrkiet. Begge Fyrene paa Cap Plaka er des samtidig med de ovennævnte Tyrkiske Fyr, som nu er slukkede paa Grund af Krigen mod Italien. 40° 01' 38" N. Br. 25° 26' 54" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2118, Pkt. 1 og 2182. Kjøbenhavn 1911.)

**531. Bestemmelser for Besøling.** Zongulidak. Sorte Hav. Lilleasien. Skibe, som ønsker at løbe ind i Zongulidak Havn, skal, saasnart de kommer paa Signalfarstand, paa Masttoppen hejse et halvt hvidt og halvt rødt Flag (den hvide Halvdel inderst ved Masten). 41° 28' N. Br. 31° 49' Ø. Lgd.

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

**532. Oplysning om Baaker.** Giuba. Benadir. Afrika. 1) De 2 Lelebaaker paa vestsre Bred af Giuba Munding er nedlagt. 2) Baaken ved den gamle Munding af Giuba er nedlagt. 3) Paa en Høj kaldet Bur Iit, er opført en hvid, firkantet Pyramide 4825 m N. 41 1/2° Ø. fra Giuba Radiotelegraf-Station. Baaken staar paa den jævne, skovrige, 74 m høje Klit Bur Iit, der er synlig langt til Søs. Radiotelegraf-Stationen: 0° 14' 51" S. Br. 42° 37' 27" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**533. Fyr tændt.** Nipa-ni. Singapore Strait. Det røde Fyr med En-Formorkelser hver 4 Sek. 1. og 2. Sek., Morke 2 Sek., er nu tændt. 1° 09' 16" N. Br. 103° 39' 17" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1660. Kjøbenhavn 1911.)

**534. Fyr tændt.** An To. Chemulpho. Korea (Chosen) V.-Kyst. Paa Midten af den lille, 30 m (100-fod) høje Ø An To, c. 2 Sm N. fra Taibani Island, Breton Islands, er tændt et uuevngtet Blinkfy, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 14 Sm. 36° 57' N. Br. 126° 10' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

**535. Karantænebestemmelser.** Belgien. — Tunis er erklæret kolerafri. Norge. — Konstantinopel og Saloniki er erklæret kolerafri og Durban er erklæret pestsmittet. Tunis. — Alep er erklæret kolerasmittet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Febr. 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Førene Dampskibs-Selskab	113 1/4	113 1/4	113 1/2
Danmark	—	95 1/4	96 1/4
Norden	103	102 3/4	103
København	—	—	—
Carl	106	106 1/2	107
Dannebrog	107	107 1/2	108
Skjold	—	86 3/4	87 1/2
Urania	—	22	23
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	106 1/4	107
Hejmdal	110 3/4	110 3/4	111
Østasiatiske	142 1/4	142	142 1/4
Østersøen	—	—	—
Nordsean	—	10 1/2	13
Gorm	107 3/4	108	108 1/4
Torm	107 1/2	107 1/2	109
Inga	—	—	—
Cimbria	—	104	105
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	20	19 1/2	19 1/2
Førene Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	62 1/4	62 1/4	62 1/2
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% føren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% føren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask. Komp.	—	—	—
<b>Stats- og Kreditføren. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	92 3/4	94 1/4
3% Husejer Kreditk.	—	85 3/4	86
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.	—	90	92
4% — — — 2. Serie.	—	91 3/4	93 1/4
4% — — — 1.	—	96	98
3 1/2% Østift. Kreditf.	89 1/4	89 1/2	89 1/2
4% — — — 7.	—	94	94 1/2
3 1/2% Landkreditk.	—	88 1/2	90 1/2
4% Østift. Kreditf.	—	94 1/4	94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	148 1/2	150
Privatbank	—	116	116 1/4
Landmandsbank	147 1/4	147 1/4	147 1/2
Handelsbank	—	147	147 1/2
Grundejerbank	17 3/4	17 1/2	17 3/4
Burm. & Wain	113	112 3/4	112
Helsingørs Jærnak	96 1/4	96 1/4	96 3/4
Sukkerfabr.	295 3/4	293 1/4	293 1/2
Bryggeri Aktier	183	183	183 1/4

Vækselkurs d. 28. Februar 1912.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.23	18.19
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Februar 1912.	
Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	92.10
3 1/2% — Boden Kredit	88.60
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	101.00
4% — — — 1890	95.10

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

„Førene Dampsk.“ 280,000, „Danmark“ 106,000, „Norden“ 90,000, „Carl“ 68,000, „Dannebrog“ 144,000, „Skjold“ 112,000, „Urania“ 23,000, „Dampskib. af 1896“ 72,000, „Hejmdal“ 32,000, „Gorm“ 20,000, „Neptun“ 74,000, „Dansk-russisk“ 190,000, „Østasiatisk“ 572,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 18. Ved Stranden.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; f: annoteret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England, Januar 1912.
R 2939	North Sea. — North sea.
R 3111	West Indies, Panama. — Colon harbour.
R 8	Red Sea. — Red sea, sheet V.
N 2986	Scotland, North Coast. — Cape Wrath to the Fannan isles.
N 614	Scotland, East Coast. — Fortrose and approaches.
N 1210	Ireland, West Coast. — Berehaven.
N 1575	North Sea. — Jade river to Nordor pier, including the entrances to the Jale, Weser and Elbe rivers.
R 1698	England, South Coast. — Dover harbour.
R 30	England, South Coast. — Plymouth sound and Hamoaze.
T	Supplement to Channel Pilot, Part I, 1908.
R 65	Tyskland, December 1911 og Januar 1912.
R 79	Ostsee, Deutsche Küste: Kiste von Pommern. 1: 150,000. Pris 3,70 M.
R 154	Ostsee, Russische Küste: Finnischer Meerbusen. 1: 400,000. Pris 3,50 M.
N 141	Ostsee, Finnischer Meerbusen. Nöwa-Bucht, Kronstadt bis St. Petersburg. 1: 50,000. Pris 3,50 M.
N 142	Ostsee, Deutsche Küste: Gewässer um Rügen, Nordlicher Teil. 1: 75,000. Pris 4,20 M.
R 334	Ostsee, Deutsche Küste: Gewässer um Rügen, Südlicher Teil. 1: 75,000. Pris 2,90 M.
R 73	Nordsee, Holländische und Belgische Küste: Scheide-Mündungen, W.- und O-Blatt. 1: 75,000. Pris W.-Bl. 2,30 M., O-Bl. 2,50 M.
+	Ostsee, Deutsche Küste: Gewässer um Kügen, N.- und S-Blatt.

Damperen efter foretagne Afskrivninger staar bogført med Kr. 100,500. I Aktieudbytte udbetales 8 pCt., hvilket ogsaa har været Tilfældet i de senere Aar.

Regnskabet godkendtes, og til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Schrader, der skulde afgaa efter Tur.

#### Dampskibsselskabet Danmark

holdt den 23. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Falk Jensen.

Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Moldrup, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Det forløbue Aar har givet et tilfredsstillende Resultat for Selskabet; thi omend den første Fjerdedel var ret ugunstig, kom der senere hen paa Foraaret og i Løbet af Sommeren et betydeligt Opsving, navnlig i Fragterne til og fra Østersøen.

Selskabets Skibe har væsentligt været beskæftiget i Nord- og Østersøfart, dog ogsaa en hel Del paa Middell- og Sortehavet, og Rejserne er i det hele og store forløbet normalt uden Uheld eller Havarier af større Betydning. Derimod har Selskabet haft en ret betydelig Udgift til Klassifikation af Dampskibet »J. N. Madvig«, der er Selskabets ældste Skib. Omkostningerne ved Klassefornyelsen har overskredet Forventningerne.

Udsigterne for indeværende Aar maa betragtes som gode, idet Fragterne stadig holder sig paa et højt Niveau. Virksomheden for 1912 synes at love et bedre Resultat, end man har set i en lang Aarrække, selv om man ikke maa glemme, at Driftsomkostningerne bliver betydelig forøget.

Derefter fremlagde Formanden Regnskabet.

Overskudet har været Kr. 191,000, hvorefter Aktionærerne faar 5 pCt. eller Kr. 70,000.

Efter at Formanden havde aflagt Regnskabet, bragte han Direktør Brown en varm Tak for hans dygtige Ledelse af Selskabet i det første Aar, han havde været Reder for det. (Aktionærerne rejste sig.)

Overretssagfører A. Skibsted rettede paa en Aktionærgruppes Vegne Forespørgsel til Bestyrelsen, om den ikke vilde finde det passende at anskaffe et Par ny Skibe og i den Anledning udvide Aktiekapitalen.

Højesteretssagfører Moldrup udtalte, at Bestyrelsen nøje skulde overveje Sagen, og snarkest man fandt Forholdene gunstige og Udsigterne gode, skulde et Forslag om Udvidelse blive fremsat.

Justitsraad Møllmann glædede sig ogsaa over Resultatet og

over, at Danmark endelig igen var bleven et Selskab, som hordrog Opmærksomheden paa sig. Han kunde ikke sympatisere med Udvidelsen, men vilde hellere foreslaa at sælge de gamle Skibe efterhaanden og købe ny, saa kunde man jo optage Laan. Iøvrigt fandt han Lejligheden gunstig til at lade Danmark gaa op i Dampskibsselskabet Norden.

Direktør Brown var imod en saadan Sammenslutning af to Selskaber. Han kunde bedre tænke sig en Udvidelse, som ønskedes af en stor Aktionærgruppe.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Højesteretssagfører Moldrup genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

#### Sønderho Understøttelsesforening

afholdt den 24. f. M. Generalforsamling. Kaptajn Hans Thomsen oplæste det reviderede Regnskab, som balancerede med Kr. 6,120,37. Regnskabet godkendtes. Til trangende Medlemmer er i Aarets Løb udbetalt Kr. 471. Formuen er Kr. 10,576,95 og viser en lille Fremgang.

Understøttelsesforeningen har kun haft en Tilgang af tre ny Medlemmer i Regnskabsaaret, hvilket er altfor faa i Forhold til dens gode Formaal og med det billige Kontingent af 4 Kr. aarlig for gifte og 2 Kr. for ugifte. Foreningen bør have mere Tilslutning i Medlemmernes egen Favor; thi den har Midler til at yde Understøttelse i Trangstilfælde.

P. K. P.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**  
21, Havnegade 21.

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

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 27./2. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 28./2. — Algarve, Borries, pass. Ouessant 26./2. — A. N. Hansen, Sorensen, pass. Holtenau 28./2. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. Trondhjem 26./2. — Antwerpen, Madsen, afg. New York 20./2. — Arkansas, Petersen, afg. Dartmouth 10./2. — Arno, Fischer, pass. Portland 26./2. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 28./2. — Baron Stjernblad, Sorensen, afg. Liban 28./2. — Beira, Lunge, afg. Malaga 28./2. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Livorno 28./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiania 29./2. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Pillan 26./2. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 25./2. — Douro, Sorensen, ank. hertil 25./2. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 27./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 27./2. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 24./2. til New York. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 28./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 18./2. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 25./2. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 26./2. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 13./2. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 28./2. — Kursk, Wiencke, afg. herfra 23./2. — Louise, Larsen, ank. London 28./2. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 26./2. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 16./2. — Minsk, Harder, ank. Newcastle 24./2. — Moskoy, Jon Jønsen, afg. Antwerpen 27./2. — Nicolai 11, Jørgensen, afg. Dedeagatch 24./2. — Nordjylland, Søberg, afg. Algier 20./2. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Duikerque 28./2. — Odessa ank. Libau 25./2. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 21./2. — Osear II, Hempel, ank. hertil 15./2. — Pennsylvania, Lissner, ank. Baltimore 29./2. — Perm, Gotthart, pass. Holtenau 27./2. — Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 23./2. — Saga, Hansen, pass. Domesnaes 29./2. — Saratov afg. Hull 27./2. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 26./2. — Texas, Clauson Kas, ank. hertil 21./2. — Thyra, Dam, afg. Bergen 27./2. — Tiber, Petersen, ank. Genua 26./2. — Tomsk, Wiberg, pass. Gibraltar 28./2. — Tula afg. Pera 22./2. — Tyr, Thaming, ank. Windau 29./2. — United States pass. Fair Isle 11./2. — Viking, Meyer, afg. herfra 28./2.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Kjøbenhavn 25./2. — Amalienborg pass. Deal 24./2. — Anna Mærsk ank. Bougie 23./2. — Bratlingsborg ank. Nakkov 25./2. — Borglum pass. Oran 15./2. — Chassie Mærsk ank. Hamburg 24./2. — Dansborg afg. Gibraltar 23./2. — Elsborg afg. Kjøbenhavn 24./2. — Esrom pass. Gibraltar 22./2. — Flynderborg ank. Sunderland 22./2. — Fredensborg ank. Cardiff 23./2. — Fredriksborg pass. Portland 23./2. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 25./2. — Gurte pass. Portland 24./2. — Hammerhus ank. New Orleans 17./2. — Harrildsborg pass. Gibraltar 22./2. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 25./2. — Høneborg ank. Esbjerg 24./2. — Jelling ank. Savona 20./2. — Jømsborg afg. Cardiff 21./2. — Jungshoved ank. Baltimore 18./2. — Jægersborg afg. Cardiff 24./2. — Kallundborg ank. Air 22./2. — Kulo ank. Torre Annunziata 26./2. — Klumpenborg pass. Portland 22./2. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Lejre pass. Teneriffa 15./2. — Lilleborg ank. Dakar 17./2. — Marselisborg ank. Norfolk 18./2. — Næsborg afg. Blyth 18./2. — Peter Mærsk ank. Kjøbenhavn 25./2. — Røndelsborg ank. Kjøbenhavn 25./2. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg ank. Savona 24./2. — Skakkeborg ank. Kjøbenhavn 25./2. — Skanderborg ank. Huelva 22./2. — Skjoldborg ank. Garston 20./2. — Skødsborg ank. Huelva 22./2. — Spigerborg ank. Barry 25./2. — Stegelborg afg. Newport Mon 20./2. — Stjerneborg ank. Odense 24./2. — Søborg ank. Sunderland 20./2. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 22./2. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 25./2. — Ulfsborg ank. Neufahrwasser 26./2. — Uranienborg afg. Cardiff 23./2. — Visborg afg. Blyth 25./2. — Vordingborg pass. Hammer 25./2. — Ørkild ank. Wilmington N. C. 14./2.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 25./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Windau 25./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 24./2. til Dunston. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Windau 26./2. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Novorossisk 20./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. New York 18./2. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Las Palmas 26./2. til Antwerpen. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Rosario 17./2. — Newa, Dahl, afg. Pensacola 22./2. til Buenos Aires.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Cuddalore 9./2. for hjemg. — Samui afg. Port Said 27./2. for hjemg. — Bandon afg. Kjøbenhavn 28./2. — Chumpun afg. Port Said 15./2. for udg. — Paungun afg. Bangkok 26./2. for hjemg. — Esrom afg. Genua 27./2. for udg. — Selandia ank. London 27./2. for udg. — Arabien pass. Porim 26./2. for udg. — Kina afg. Moji 28./2. for hjemg. — Siam afg. Sabang 25./2. for hjemg. — Indien ank. Coronel 27./2. for udg. — Cathay afg. Las Palmas 27./2. for hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Nørresundby 28./2. for udg. — St. Croix afg. St. Thomas 24./2. for hjemg. — St. Jan afg. Portland 9./2. for hjemg.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. Macarthy 24./2. til Marseille. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 23./2. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 24./2. for Kristiansund. — Lilly, Duhn, afg. Nørrebro 28./2. til Barcelona. — Alexy, Sorensen, afg. Seaham 26./2. til Kolding. — Dagny, Bang, ank. Barcelona 27./2. — Mary, Clausen, ank. Kjøbenhavn 10./2.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, afg. Gjedser 27./2. til Windau. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 25./2. — Gulfaxe, Petersen, ank. Methil 26./2.

**Vulcan.** Vulean, Nielsen, afg. Karthagen 27./2. til Antwerpen. — London, Bom, ank. Stockholm 28./2. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, ank. Gambia 26./2.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Gambia 23./2. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Las Palmas 18./2. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 21./2. til Teneriffa.

**Hoimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. San Felien 22./2. — Martha, Christensen, ank. Swansen 26./2. — Elna, Rathje, afg. Livorno 27./2. — Therese, Pedersen, afg. Sunderland 21./2. — Harriet, Larsen, ank. Tynne 22./2. — Dagny, Therkildsen, ank. Tyne Dock 26./2. — Simone, Møller, ank. Arzew 27./2. — Jeanne, Olsen, ank. Boness 25./2. — Vera, Larsen, ank. Oran 27./2. — Daisy, Lagesen, afg. Tunis 19./2. — Annine, Leth, afg. Methil 17./2. — Kamma, Løffer, ank. Tyne Dock 27./2.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Methil 22./2. — Helene, Sorensen, afg. Burntisland 24./2. — Sjølland, Svarrer, ank. Methil 21./2. — Agnete, Dam, ank. Horsens 24./2. — Hermia, Farup, afg. Faaborg 26./2. — Alice, Jørgensen, ank. Ebeltoft 28./2.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Sunderland 20./2. — Ragnhild, Schultz, afg. Burntisland 22./2. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 25./2. — Estrid, Hansen, ank. Methil 25./2. — Gunhild, Hansen, ank. Odense 28./2.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Korsør 27./2.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. London 25./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. South Shields 22./2. — Urania, Clausen, ank. Cardiff 25./2.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, afg. Oran 22./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grao 26./2. — Holland, Poulsen, ank. Methil 23./2. — England, Andersen, afg. Karthagen 28./2. — Rusland, Bennelsen, ank. Leith 26./2.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Newport 24./2. — Europa, Hansen, afg. Newport 27./2. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 25./2.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Aarhus 27./2. — Alf, Clausen, afg. Methil 26./2.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Alloo 26./2. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 25./2. — Vera, Thing, ank. Burntisland 28./2.

#### Sejlskibe.

**Svendborg.** Vera, Jensen, ank. Granton 20./2. — Iris, Hansen, ank. Tayport 21./2. — London, Andersen, ank. Kristiania Fjord 20./2. — Minerva, Fuglsang, ank. Hartlepool 21./2. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Frederikshavn 23./2. — Primula, Skov, ank. Pontrioux 24./2. — Ignatz Breum, Lund, ank. Frederikshavn 23./2. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kristiania Fjord 23./2. — Alfred, Petersen, ank. Boston 24./2. — Fortuna, Jørgensen, ank. Kings Lynn 26./2. — Britannia, Rasmussen, ank. St. Ybes 26./2. — Noah, Jørgensen, ank. Fowey 24./2. — Skjold, Larsen, ank. Svendborg 27./2.

**Æro.** J. Kofoed, Andersen, er afg. Ayr til Casablanca. — Saga, Olsen, afg. Paseagoula 24./2. til Mazagan. — Amor, Hansen, ank. Dysart 25./2. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Arendal 26./2. — Fuglen, Schmidt, ank. Passages 26./2. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Oporto 26./2. — Valkyrien, Weber, ank. St. Ybes 26./2. — Svalen, Rosenherk, ank. Leith 26./2. — Harris, Thorsteinson, ank. Burntisland 25./2.

#### IDNHOLD:

Kjøbenhavn, den 1. Marts 1912. — Hojesteretsdomme. — Aktieselskabet Burmeister & Wain. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadens Føerere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøvegang

**John Crabbie's** Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



## Julius F. Schierbeck

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

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

## N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreokvlpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

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

## Marstal

## Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

## Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.



## Esbjerg Tovværks-fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-  
**Tovværk**  
til staaende og løbende  
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

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



DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 5. Marts 1912.

19. Aarg.

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØN'S**  
  
**AKVAVITTER.**

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

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumpaksler og Skruceaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

**Uhre** Køb vort aner-  
 kendte Sølv Herre-  
 uhr, nrk.: „Palle“  
 40 Kr.  
 meget fint regulerende.  
 Stort Lager af  
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensens Eff.**  
 Salvørvej 4. Telef. Bno 1616 y.

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

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

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

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

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**  
 Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsederi, Hvalfangst.  
 Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Til Skibsbrug  
 anbefales  
**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**  
 Depot  
**Havnegade 47.** Telefon 4980.

**„Kend Dit Skib“.**  
 En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
 af Mr. Thomas Watsons Bog »Know your own ship«.  
 Faae i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstjerne Eff.,  
 Hr. William Jensen, Toldbodvej.  
 Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekopl.

**De private Assurandører** lim.  
 i Kjøbenhavn  
 tegeer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provsbyer.  
 Post-Adresse: 18, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4108.

**Sikker Levevej.**

En ung driftig Mand med nogen Kapital søges s.m. Kompagnon eller Overtager af en god gammel Stykgodsfart. Billet, nrkt.: „1235“, modt. Nordisk Annoncebureau, Købmagergade 38.

**Remington,**

eneste Skrivemaskine med **Key Set Tabulator**, ny epokegørende Opfindelse. L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Julius Ott****Internationale Agentur**

Køb, Salg og Bygnog af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

Ekstra prima amerikansk

**Bomuldsdug**

faas billigst hos

**H. Halmøe,**

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

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

**Fraissinet's Varmlufts-Fejeapparat**

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Ru forbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard) K.  
Telefon 8901 og 6886 — Telegramadresse: KAYDYHR.

**Dampskibsselskabet „Danmark“.**

Mod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1911 udbetales 5 pCt. Udbytte for 1911 (= 100 Kr. pr. Aktie) paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, mellem 11-1. København, den 23. Februar 1912.

**Bestyrelsen.**

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pile-træde i Kønh K. Tel. 3662

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

**Sømandshøjskolen i Svendborg.**

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mdl.  
Nærmere ved  
**Vilh. Rasch,**  
Forstander.

**Aktieselskabet****Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Mandag den 18de Marts Kl. 3 Eftermiddag i Børsens Forsamlingslokale.

Dagsordenen er følgende:

1. Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet, Forslag til Udbyttets Fordeling samt Vedtagelse af Regnskabet og Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort udleveres paa Selskabets Kontor, Kvæsthusgade Nr. 1, imod behørig Legitimation, fra den 15. Marts og indtil Mandag den 18. Marts Kl. 12 Form.

Kjøbenhavn, den 1ste Marts 1912.

**Bestyrelsen.****Skoleskibet „Viking“.**

„Viking“ ventes at ville tiltræde sin 5te Rejse i Løbet af Marts Maaned d. A. De unge Mænd, som ønsker at deltage som Elever, ville kunne erholde Formularer og Blanketter til Ansøgninger og Attester udleverede paa Selskabets Kontor, Poul Ankersgade 2, Kl. 10-4. Ansøgningerne maa være indleverede senest den 8de Marts.

**Bestyrelsen.****Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds**

afholder Søndag den 10. Marts Eftm. Kl. 2½, sin aarlige Generalforsamling paa Badehotellet i Troense, hvor det reviderede Regnskab for 1911 fremlægges til Godkendelse, Valg af et Bestyrelsesmedlem foretages og Beretning gives om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Endvidere vil der samme Dag blive valgt en Repræsentant til at afgive Kredens Stemme paa Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolks Generalforsamling. Damper afgaar fra Svendborg til Troense Kl. 2 Eftm.

**Bestyrelsen.**

Paa Dansk Søfartetidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

**Marstal****Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**Specialitet **Smaa Skibe.**

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 2. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forslag om i nautiske Publikationer at overgaa til Benyttelsen af retvisende Retninger, regnet fra Nord om ad Øst, Syd og Vest med en Gradinddeling paa 360°. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Anvendelsen i Passagerskibe af emaillerede Metallavler med paabrændt Skrift med Anvisning til Skibbrudnes Redning. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme med Udskrift af Helsingør Sørets Dom i Sagen det Offentlige kontra Føreren af Dampskibet »Alice«.

4. Skrivelser fra samme angaaende Havarier ved Transport af Kornladninger. Indstilling til Ministeriet og Henvendelse til Assurandørerne vedtoges.

5. Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat i Holmestrand. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Udkast til Bekendtgørelse om Tilsyn med Dampfartøjer.

Kjøbenhavn, den 5. Marts 1912.

Trods alle Underhandlinger mellem Kulmineejerne og Kulminearbejderne og alle Mæglingsforsøg fra den engelske Regerings Side er den store Kularbejderstrejke, som der saa længe har været truet med, nu blevet til Virkelighed, idet henved en Million Kulgrubebeholdere ved denne Maanedes Begyndelse har nedlagt Arbejdet. Der er hermed indtraadt en Kalamitet af uberegneligt Omfang og af ødelæggende Virkninger, hvis Strejken skal blive af længere Varighed.

Det er jo i første Række det engelske Samfund, der i alle sine Lag vil rammes haardt af denne vældige Konflikt, men ogsaa for store Dele af den øvrige Verden, vil den være af indgribende Betydning og især da for Skibsfarten, der let løber Fare for at se sig sin Drivkraft berøvet, naar de forhaandenværende Kullagre slipper op. Det lader sig endnu ikke overse, hvilket Omfang og hvilken Varighed denne Storstrejke kan faa, men allerede den Uro og den Usikkerhed, som alene Udsigten til den og den megen Tale om den har ført med sig, har sat stærke Spor viden om, hvad de ekceptionelt høje Kulpriser bærer Vidnesbyrd om. Nogen øjeblikkelig Fare for den danske Skibsfart og Industri er der vel ikke, da man fra alle Sider har været betænkt paa at forsyne sine Kullagre efter bedste Evne, og en Del Kul vel ogsaa kan fremskaffes andet Steds fra, men bliver Strejken af længere Varighed, kan Forholdene dog maaske blive kritiske paa flere Omraader.

Det meddeles den 1. Marts fra London, at Forhandlingerne mellem Minearbejderne, Mineejerne og Regeringen foreløbig er blevet udsat, og at Grunden til Udsættelsen af Forhandlingerne er, at man har ønsket at give Arbejdernes Delegerede Lejlighed til at mødes med Ar-

bejderne i de forskellige Distrikter for at erfare deres Syn paa visse Garantier, som Grubeejerne kræver for at der bliver præsteret ordentligt Dagsarbejde, naar Grubeejerne skal gaa ind paa en Minimalløn, saaledes som der fordres af Arbejderne, men det maa jo haabes, at Forhandlingerne snart maa blive optaget igen og føre til et for alle Parter heldigt Resultat, eller at Regeringen i Nødstilfælde vil kunne ordne de Forhold, som har givet Anledning til den store Utilfredshed mellem Arbejderne, paa en tilfredsstillende Maade ved Lov. For Udenforstaaende er det naturligvis umuligt at danne sig en begrundet Mening om Berettigelsen af de Fordringer, som opstilles fra Arbejdernes Side, maaske er de rimelige maaske er de urimelige, til en bestemt Løn maa jo altid fordres et passende Arbejde, men alle kan vist mødes i Ønsket om, at der ret snart maa opnaas en saadan Ordning, at Freden kan blive af Varighed til Støtte for alt, hvad der hedder Skibsfart og Industri, og at de Folk, som skal tilbringe en stor Del af deres Liv dybt i Jordens Indre ved et usundt og farefuldt Arbejde, maa faa den Løn og de Arbejdsvilkaar, som stemmer med Ret og Billighed, selv om Kulpriserne skal blive noget højere, end vi i en lang Aarrække har haft dem.

Generalkonsul Faber i London telegraferer den 1. Marts til Udenrigsministeriet:

Kulstrejken almindelig: over en Million Arbejdere nedlagt Arbejdet; men Regeringen har nu officielt udtalt Anerkendelsen af Minimallønnen for Minearbejderne; samtidig har den ved Tryk faaet alle Mineejernes Tilslutning hertil undtagen Sydwaales og Skotland, hvis Tilslutning mulig vil fordre hurtig Gennemførelse af en speciel Lov. Endvidere foreholder Regeringen alvorligt Arbejderne Nødvendigheden af en fornuftig Imødekommenhed ved Ordningen af Arbejdsgarantier samt af Lønsatserne i de forskellige Distrikter og minder dem om Arbejdernes alvorlige Ansvar overfor den store Mængde, hvis Udkomme og Velfærd, ja næsten Eksistens saa højlig er afhængig af dem. Efter alle Solemærker vil derfor Strejken være forbi i Løbet af syv til ti Dage. Midlertidig fortsættes Konferencen uforandret.

Følgende Telegrammer er senere indløbet:

London, 2. Marts. De sidste 25,000 Arbejdere har nu sluttet sig til de Strejkende, hvis Tal dermed naar op paa 1¼ Million. Kun Arbejderne i en mindre Grube erklærer, at de vil fortsætte Arbejdet. Der hersker overalt en mønsterværdig Orden. Det vrimler med Varsel om Afskedigelse og Standsning af Fabrikers Drift. I de første Dage vil Strejken dog næppe mærkes synderligt. Kulmarkedet er fuldstændig revolutioneret: i Glasgow forlanges der 50 sh., i London undertiden 40 sh. og almindeligvis 30—35 sh. pr. Ton. Mangelen paa Kokes er allerede følelig. I alle Provinshavnene er der fuldt af Skibe, der venter paa Kulladninger.

Fra de nordengelske og skotske Industricentre indløber Meddelelser om, at mange Fabrikker har maattet standse Driften paa Grund af Kulmangel.

London, 2. Marts. Strejken forløber vedblivende i fuldstændig Ro. Det frembyder et mærkeligt fra det daglige Liv afvigende Billede at se disse mange tusind Arbejdere og Funktionærer fra de industrielle Virksomheder, Døkker og Damptrawlere o. s. v. holde Ferie. Prisen paa Levnedsmidler stiger.

De Strejkende i nogle Distrikter har vedtaget Resolutioner, i hvilke Autoriteterne takkes, fordi de ikke har afsendt ekstra Politi, og i hvilke forsikres, at man vil holde sig fuldstændig rolig. (Ritz. Bur.)

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Lovforslaget om St. Thomas Havn. I Følge »St. Thomæ Tidende« afholdt Kolonialraadet for St. Thomas og St. Jan den 2. Februar et ekstraordinært Møde med Dagsorden: »Til Raadets Betænkning forelægges Lovforslag om Meddelelse af Koncession paa Udrytelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal indenfor St. Thomas Havn«.

Alle Raadets Medlemmer havde givet Møde, og paa Tilhørerpladsen havde der samlet sig et talrigt Publikum, deriblandt flere Damer samt Chefen og flere Officerer fra Orlogsskonnerten »Ingolf«.

Den fungerende Viceguvernør Helweg-Larsen forelagde Lovforslaget, som han oplæste, og gennemgik derefter Koncessionen Paragraf for Paragraf. Han indledede sit Foredrag med at udtale, at det var det lykkeligste og stolteste Øjeblik i hans Liv, da han havde den store Ære at forelægge for Raadet til Betænkning en Sag, der var af langt større Betydning end nogen Sag, der nogen Sinde tidligere havde beskæftiget Raadet, saa længe det havde eksisteret. Han sluttede med at opfordre Raadet til hurtigst mulig at afgive sin Betænkning, for at den i god Tid kunde blive meddelt Finansministeriet og Rigsdagen, der skulde have hele Sagen behandlet til Ende i indeværende Samling.

Derefter havde en Række Talere Ordet, som alle anbefalede Tilslutning til Forslaget. Første Medlem for St. Thomas, Landfysikus Mortensen, kunde have ønsket Sagen behandlet i et Udvalg, men det vedtoges at udsætte Mødet en kort Tid for straks at affatte Betænkningens Ordlyd. Ved Mødets Genoptagelse vedtoges derefter énstemmig en længere Betænkning, hvori det bl. a. udtales, at da Raadet erkender, at det forelagte Lovforslag er af den største Betydning for St. Thomas og egnet til at bringe dens Havn i første Række blandt de vestindiske Havne, idet den, naar Foretagendet er fuldført, vil frembyde større Fordel end nogen anden og være til Nytte for hele Verden, hvorved Øens Velstand vil være sikret ved mægtig forøget Skibsart og Handel, derfor beslutter Raadet at anbefale Lovforslaget til Vedtagelse og at udtale sin Taknemmelighed overfor Finansministeren og Moderlandets Regering samt overfor det danske Konsortium, hvorhos det forpligter sig til at skaffe Dækning af det eventuelle Underskud, som maatte fremkomme ved Indførselstoldens Bortfald.

Lovforslaget har ogsaa været forelagt St. Thomas Havneraad til Erklæring. Havneraadet udtalte énstemmig sin Tilslutning til Lovforslaget og erklærede sig villig til at akceptere de Indskrænkninger i Raadets Rettigheder, som maatte blive en Følge af Bestemmelserne i Koncessionen.

Selandia. London, 1. Marts. Marineminister Winston Churchill, Admiral Bridgeman og Viceadmiral Prins Louis af Battenberg aflagde i Dag et Besøg paa flere Timer om Bord i »Selandia«. Efter at de Besøgende havde indtaget Lunch i Salonerne, inspicerede de hele Skibet med stor Grundighed og udtalte deres Beundring for, hvad de saa. Adskillige andre højtstaaende engelske Søofficerer har ogsaa været om Bord. Sir Henry Oram, Chefingeniør for den engelske Flaade, og Sir Philip Watts, Direktør for Admiralitetets Flaadekonstruktionsbureau, vil gøre Rejsen med »Selandia« til Antwerpen. »Pall Mall Gazette« meddeler, at Admiralitetet overvejer Planer til Bygning af et stort Motorkrigsskib efter »Selandia«-Typen med Dieselmotorer.

Fra »Selandia«, der den 2. ds. Em. Kl. 2.40 har forladt London, har Det østasiatiske Kompagni modtaget følgende traadløse Telegram, dateret North Foreland Kl. 5.21 Em.: »Selandia« paa Vej til Antwerpen tværs af North Foreland. Haard Sydvest-Vind. Alt vel om Bord.

Det østasiatiske Kompagni meddeler: M./S. »Selandia« ankom til Vlissingen den 3. ds. Kl. 3 Fm.

Det østasiatiske Kompagni har den 3. ds. modtaget nedenstaaende Telegram fra Scheveningen Kl. 11.30 Fm.: I Følge hertil indløbet traadløst Telegram er »Selandia« ankommen til Antwerpen efter at have været til Ankers paa Schelde fra Kl. 2 Morgen til Kl. 8, afventende Højvande. Alle ombordværende Repræsentanter udtaler udelte Beundring over »Selandia«. Alt vel om Bord. (Ritz. Bur.)

Tyrkiske Krigsforanstaltninger. Den tyrkiske Toldbestyrelse har under 19. f. M. meddelt det kgl. svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, at en den 31. Januar udstedt provisorisk Lov fritager Svovl af italiensk Oprindelse for den i Anledning af Krigen paalagte Indførselstold af 100 pCt. af Værdien. For bemeldte Vare betales altsaa som forud en Told af 11 pCt. af Værdien.

Forankrings-Afgifter ved Callao. En Korrespondent skriver den 27. Januar d. A. til »Shipp. Gaz.« fra Lima, at et Regerings-Dekret, som er traadt i Kraft den 1. Januar, har nedsat Forankrings-Agiften i Callao fra 38 Cents pr. Reg.-Ton for alle Skibe til 26 Cents.

Rapporteret Skib. Foreren af Dampskibet »Eos«, Kaptajn Joh. Techau, har indberettet, at Skibet den 27. Februar Kl. 11 Fm. paa 52° 53' N. Br. og 3° 14' Ø. Lgd. har passeret en 3-mastet Skonnert med Kendingssignalet N. L. K. Q., der ønskede sig rapporteret. Skibet staar opført i den danske Skibsliste som værende »Hydra«, tilhørende C. W. Clausen i Marstal.

Dødsfald. Nykjøbing F. 1. Marts. (Ritz. Bur.) Skibsbygmester E. C. Benzøen er i Nat afgaaet ved Døden. Den Afdøde var en landskendt Mand i sit Fag, og hans Skibskonstruktioner er kendt viden om. For Aar tilbage var han Medlem af Nykjøbing Byraad og har særlig i Byens Havneudvalg haft en stor og gavnlig Indflydelse paa Udvidelsen af Nykjøbing Havn. Han blev c. 85 Aar gammel.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 1. Marts. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitizers Bjergningsentreprise 30,000 Kr. med Renter for Bjergningen af Damperen »Maimaxa« af Archangelsk, der paa Rejse fra Riga til Elsfleth med en Ladning Jernbansveller den 10. November i Fjor grundstodte ved Gjedsler.

Svitizers Bjergningsentreprise. Bestyrelsen for E. M. Z. Svitizers Bjergningsentreprise vil paa den forestaaende Generalforsamling foreslaa, at der udbetales et Udbytte af 5 pCt.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Belgien: Kobe og Osaka i Japan er erklæret for kolerafri.

Belgien: San Francisco i de amerikanske Forenede Stater og Kobe og Osaka i Japan er erklæret for pestfri.

»Viking«. Efter hvad der forlyder er Driften af Skoleskibet »Viking« sikret for de første Aar, idet forskellige Rederier og Handelsbanken har ydet betydelige Tilskud. Ligeledes forlyder det, at Staten vil yde et Tilskud af 25,000 Kr. i tre Aar. (»Nat. Tid.«)

Uskadeliggjort Vrag. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget Underretning om, at Vraget af Galloten »Nympha«, der laa sunket ved Indløbet til Kieler-Fjord paa 54° 27,6' N. Br. og 10° 21' Ø. Lgd. nu er uskadeliggjort.

Endvidere har Marineamt meddeli, at Fyrskibet »Eiderlotsengaliot«, Eider, atter er udlagt paa Station.

Udlagte Fyrskibe og Lystønder. Marineministeriet meddeler: Lystønderne »Taarbæk-Rev« og »Knollen« er atter udlagt paa Station.

Marineministeriet har fra Løds-kaptajnen i Malmö modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibene »Oscarsgrundet« og »Kalkgrundet« atter er udlagt paa Station.

Marineministeriet har modtaget Underretning om, at Statsbanernes Fyrskib »Gedser-Havn« er genudlagt paa Station.

Fyrskibene i Flinterenden er igen udlagt paa Station.

»Gedser-Rev« Fyrskib samt Lystønderne »Lille-Grund N.«, »Sejrø-NV.-Rev« og »Revsnaes« er atter udlagt paa Station.

Marineministeriet meddeler: Lystønderne »Jerg«, »Sandodden«, »Ryggen«, »Middelgrund S.« og »Nordre Rose« er atter paa Plads. (Ritz. Bur.)

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene usikre paa Grund af Strejken i Storbritannien. Rederne holder sig tilbage fra at slutte til Kulplads, og Befragterne finder Anledning til at byde lavere Rater til andre Havne, hvad der i Forbindelse med Fordring om højere Ispriser fra Østnorge, virker lammende paa Markedet, saa at der i disse Dage kun sluttet meget faa Skibe for prompt Afsejling.

Fra Bottenhavene er Forholdene uforandret, og der er et betydeligt Antal Laster i Markedet, særlig kommer Tyskland frem med flere, men Rederne holder sig vedvarende tilbage fra at slutte forud.

Returfragter Vest fra er som Følge af Strejken, i Forbindelse med at flere Certepartier er bleven annulleret, betydelig reduceret, dog holder Clay og andre Laster sig uforandret.

Med Hensyn til de mindre Skibe er Nordtyskland nærmest uforandret. Stolpmünde søger nu ogsaa Tonnage for Rug og Havre, ligesom Lübeck er fremme med en Del Ladninger. Kainit, Gipssten, Salt og Raajern til Danmark og Sverig til omkring 3½ à 4 M. Sverig synes angaaende Stenlaster at være lidt lavere stemt; fra de sydlige Pladser kan for Bloksten kun gennemføres 4½ M. til Rostock og for Gadesten til Stettin 3¼ M.; Halmstad noterer til Kiel, Flensborg 3¼ M., Stettin 3 M.; Lysekil til Hamburg 4½ M., Stettin 3¾ M. Fra Sundhavnene

er der tilstrækkelige Gødningslaster baade til danske og svenske Pladser. Danmark har fra Provinserne haft nogle Hvede- og Byglaster, bl. a. til Haderslev, men gennemgaaende til lave Rater; desværre vil den truende Lockout i Cementindustrien, hvis den træder i Kraft, ikke faa saa lidt Indflydelse paa den mindre Skibsfart. Kjøbenhavn har stadig Mangel paa Tonnage, endskønt Korn- og Foderstofforretningerne i sidste Uge har været lidt matte.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet »Vulcan«

afholdt den 14. ds. under Ledelse af Overretssagfører Ebstrup, sin aarlige Generalforsamling.

Den korresponderende Røder, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning.

Af Skibene, der hovedsagelig havde været beskæftiget paa Nord- og Østersøen og paa Afrikakysten, havde Dpsk. »London« lidt under meget lange Ophold paa Last- og Løsepladser paa Grund af Strejke, og Dpsk. »Bryssel« havde faaet stor Skade under heftige Storme, ligesom det var drevet paa Grund.

Regnskabet udviste et Driftoverskud af Kr. 129.793,50, medens Renter og Administrationsudgifter, inkl. Kaptajnernes Kaplak, udgjorde Kr. 50.732,15. Med de bedre Fragtforhold ventedes en god Fremgang for Selskabet.

Der gaves Decharge for Regnskabet, og det vedtoges at anvende Overskudet, Kr. 79.061,40, til Afskrivninger.

Det fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Overretssagfører Zechen, genvalgtes.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Æra

afholdt den 24. ds. aarlige Generalforsamling. Formanden Navigationslærer Christensen aabnede Mødet, man valgte først Repræsentanter til Danske Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Sofolk's Generalforsamling.

Kredsformanden meddelte, at der i Aarets Løb ikke af Kredsaafdelingen havde været behandlet store Sager, der var ialt kun afholdt 4 à 5 Møder.

Kredsstyrelsen var af Havneudvalget bleven opfordret til at støtte dette i dets Bestræbelser for at faa Marstal Havn uddybet; hertil var Kredsstyrelsen ogsaa villig, men den ønskede Forsamlingens Sanktion. Man mente forøvrigt, at en saadan Uddybning ogsaa vilde faa Betydning for flere Byer end Marstal, idet den rimeligvis vilde være af Betydning for Besejlingen af Farvandet Syd for Fyn i Almindelighed, og man haabede derfor, at Staten vilde træde hjælpende til ved at stille Uddybningsmateriel til Raadighed, forhaabentlig ogsaa ved direkte Pengebidrag. Forsamlingen gav Forslaget sin Tilslutning.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening var sendt Kredsstyrelsen en Skrivelse, hvori man ønskede dennes Mening om Fiskefartøjer's Vigepligt i Sammenligning med andre Fartøjer's. Medens det for Sejlfiskefartøjer's Vedkommende vel nok var vanskeligt at stille dem lige med Handelsskibene, var Forholdet noget andet for Trawldampernes Vedkommende, idet disse Fartøjer meget ofte løb 3, 4 à 5 Sm.s Fart under Forhold, hvor Sejlskibe bevægede sig betydelig langsommere. Man mente derfor, det var rimeligt, at stille Trawldampene lige med andre Dampere overfor Sejlskibene. Denne Opfattelse synes i Følge nogle Soretsdomme at have Medhold i Tyskland, men i England synes man at hælde til den modsatte Anskuelse. Det var saaledes nødvendigt, at der arbejdedes paa at skabe ersatte Regler i den ene eller den anden Retning. Kredsstyrelsen udbad sig Forsamlingens Tilslutning til en Henvendelse til Fællesrepræsentationerne for dansk Skibsfart om at virke hen til, at Sejlskibene ikke faar Vigepligt overfor Trawldampere. Den ønskede Tilslutning gaves.

Sekretæren for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Kaptajn Minor Rasmussen, gav derefter en kort Oversigt over Foreningens Organisation og oplyste, at Foreningen har 3 Delegerede i Fællesrepræsentationen mod Dampskibsrederi-Foreningens 4, de andre Medlemmer i Fællesrepræsentationen har altid tilsammen ét Medlem mere end de to Reder korporationer.

Forholdet overfor Søfartsministeriet var det bedste, man kunde tænke sig, idet dette rettede Henvendelse til Repræsentationen i alle Spørgsmaal af Betydning for Skibsfarten, heraf kunde man skønne, hvilken Anseelse Repræsentationen nød. I andre Lande havde man søgt at skabe andre Organer som Led mellem Administrationen og selve Skibsfarten. I Norge havde man oprettet et Søfartsraad, men det synes ikke at have virket tilfredsstillende, i hvert Fald søges det nu ophævet og erstattet af selve Organisationerne.

At Organisationerne har Repræsentanter i de Udvalg og Kommissioner, som skal undersøge og gøre Indstilling i Sager, vedrørende Skibsfarten, man man tillægge den aller største Betydning; det har paa mange Maader vist sig at være til Gavn for Erhvervet. I Bestemmelserne om Tilsynet med Sejlskibe var det f. Eks. fore-

skrevet, at Redningsbaaden skulde være spidsgattet; det er imidlertid en kendt Sag, at saadanne Baade er mindre egnet end de brugte, men deres Anskaffelse vilde alligevel have medført en Ekstraudgift paa ca. 60,000 Kr.; det skyldes Organisationens Virksomhed, at det blev undgaaet.

Af andre Sager, Foreningen havde virket for og af hvilke den turde tilskrive sig i al Fald en Del af Æren for Opnaaelsen, kunde nævnes: Krydstoldvæsnets Afskaffelse, Lempelserne ved Autorisationen af Skibsdagbøger, Nedsættelsen af Konsulatsgiften, — denne vilde det forhaabentlig lykkes helt at slippe af med, da man ikke kunde erkende, at Søfarten mere end andre Erhverv var interesseret i Konsulatinstitutionen.

Reglerne for Anvendelse af Luftror til Overfladeventilation var det lykkedes at faa standset; forhaabentlig vilde de aldrig mere komme til Syne.

Der næst omtalte Sekretæren, hvad der var foretaget i Anledning af Skærpsels af Fordringerne til Medicinkisterne i Skibe og beklagede, at man med Hensyn til dette Spørgsmaal ikke havde været i Stand til at gøre sin Indflydelse gældende, efter som man intet havde ariet om Forandringen, for Reglerne traadte i Kraft; der vilde imidlertid blive gjort Forsøg paa at opnaa Ændringer i Forskrifterne, men om der kunde opnaas noget, lod sig jo ikke paa Forhaand sige.

Foreningen har været repræsenteret i Lodslovkommissionen, der afgav en Betænkning, som Ministeren den Gang mente at kunne gaa ind paa; da Lovforslaget kom frem, viste det sig imidlertid, at Afsnittet om Lodsning under Bugsering helt var faldet ud. Foreningen havde nu henvendt sig til Kommissionen desangaaende, og denne havde stillet sig meget velvilligt.

Man har haft Opmærksomheden henvendt paa Ønskeligheden af en Ændring i Reglerne for Maaling af Sejlskibe, men Udsigterne var næppe store, da England ikke ønsker at være med.

Om Lasteliniespørgsmaalet udtalte Sekretæren, at England ikke var gaaet ind paa at godkende de danske Maalingsregler, men forlangte nogle Ændringer, hvorved Skibene stilles ugunstigere, end efter vore Regler; der var regnet med forskellige Reduktioner i Friordshøiden, bl. u. for Finhed, Bundtangentens Rejsning og for Spring. Disse Reduktioner havde England ikke kunnet indgaa paa. Da den første var uden større Betydning, gav man Slip paa den, hvorimod man søgte at opnaa Godkendelse for Reduktionen for Spring, der netop for mange af vore Sejlskibe var af stor Betydning, men herpaa stod det endnu.

Et Forslag til en ny Sygekasseordning, der er fremsat, tager beklageligvis slet ikke Hensyn til Søfartens Udover, idet Forslaget indeholder den Bestemmelse, at man ikke kan nyde Hjælp, undtagen man er til Stede i den Kreds, hvor den anerkendte Kasse man er i, hører hjemme. Denne Bestemmelse, der ganske udelukker Søfolk, søges fjernet, saa de ogsaa kan nyde Gavn af Kasserne, hvortil Staten jo vder betydelige Bidrag.

Til Solovskommisionen er rettet Henvendelse om at have Opmærksomheden henvendt paa Nødvendigheden af en Forhøjelse af de i Soloven fastsatte Overliggedagspenge for Sejlskibe. Henvendelsen begrundes med, at Udgifterne ved at holde Skib er steget i høj Grad i de 20 Aar. Loven har været i Kraft, og derfor ikke mere er tidssvarende.

Man har henstillet til Ministeriet at søge Betalingen for Bugsering ind og ud af Havn afskaffet, hvor Bugsering finder Sted ved Havnens Damer, naar Havnetaksterne i 1915 skal revideres.

Man har søgt at faa afskaffet Vinddriverafgiften paa Mutager- og Randersfjord.

I Anledning af Forslaget til en ny Aktielov, har Foreningen udtalt, at enten bør Leven ikke gælde for Sejlskibe, eller ogsaa maa der være en særlig Lov for dem. Kan dette ikke opnaas, maa man ansætte det for at være en absolut Nødvendighed, at Aktiekapitalens Minimumsgrænse, der i Forslaget er sat til 10,000 Kr., sættes meget ned.

Man har henvendt sig til Ministeriet for at søge udvirket, at Skibe, der kommer fra russiske Havne og skal til Frankrig, ved Forhøjelse af Kjøbenhavn, Helsingør, Frederikshavn eller Skagen, kan rekvirere Lægeeftersyn og faa Sundhedspas. Ministeren stiller sig imodekommende, men har ment, at Skibene maatte klare sig, dette finder man unødvendigt, og søger det derfor omstødt. Fastholder Ministeren imidlertid sit Standpunkt, er der ikke andet at gøre end at gaa ind derpaa. Dette gav Forsamlingen sin Tilslutning.

Efter at have givet enkelte andre Oplysninger, sluttede Sekretæren sin Beretning.

## Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i December Maaned 1911. Der er anmeldt ialt 813 Havarier mod 899 i samme Maaned Aaret forud, deraf 662 Dampskibe og 151 Sejlskibe. Aarsagerne har været Stranding 243, Sammenstød 219, Anløbning af Nødhavn 91, Maskinskade 74, beskadiget af Is 36, af haardt Vejr 117, forskellige Aarsager 28, kæntrret 1, forladt 4.

Der er anmeldt ialt 85 Totalforlis mod 98 i samme Maaned 1910, deraf 31 Dampskibe og 54 Sejlskibe. Aarsagerne har

været: Stranding 41, Sammenstød 1, beskadiget af Ild 3, forsvundet 9, kæntrret 3, sunket 18, forladt 7, kondemneret 3.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Aaret 1911. Der er anmeldt ialt 8078 Havarier, mod 8168 Aaret forud, deraf 6501 Dampskibe og 1577 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 2250, Sammenstød 2474, Anløbning af Nødhavn 650, Maskinskade 728, beskadiget af Is 72, af Ild 462, af haardt Vejr 1080, forskellige Aarsager 318, kæntrret 7, sunket 20, forladt 17.

Der er anmeldt ialt 764 Totalforlis mod 782 samme Maaned Aaret forud, deraf 294 Dampskibe og 470 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 347, Sammenstød 92, Maskinskade 3, beskadiget af Is 6, af Ild 45, af haardt Vejr 2, forskellige Aarsager 3, forsvundet 62, kæntrret 13, sunket 116, forladt 45, kondemneret 30.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Januar Maaned d. A. Der er anmeldt ialt 936 Havarier mod 744 samme Maaned Aaret forud, deraf 818 Dampskibe og 118 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 250, Sammenstød 265, Anløbning af Nødhavn 71, Maskinskade 69, beskadiget af Is 33, af haardt Vejr 28, forskellige Aarsager 172 forsvundet 37, forladt 1.

Der er anmeldt ialt 98 Totalforlis, mod 63 samme Maaned Aaret forud, deraf 37 Dampskibe og 61 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 30, Sammenstød 6, beskadiget af Is 1, af Ild 3, forsvundet 9, sunket 18, forladt 7, kondemneret 4.

Maja, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 29. f. M. paa Rejsen fra Hamburg til Kjøbenhavn paa Grund ud for »Saxfjedgaard« ved Løllands Sydskyst. Skibet har en Ladning Stykgods inde. Flot med Assistance.

Balders, Dpsk. af Sønderborg, kom den 29. ds. paa Rejsen fra Kolding til Lübeck med Kreaturer paa Grund ved Gulstav Sønderkov paa Langelands Sydspids. Grundstødningen skete i tæt Taage. Flot uden Assistance, og fortsat Rejsen til Lübeck.

Constant, Dpsk. af Stavanger, kom den 1. ds. i tæt Taage paa Grund paa Rødgrunden ved Lohals. Skibet er paa Rejse fra Aalborg til Svendborg. Flot og indkommet til Svendborg.

Fremad, Skonnert af Frederikshavn, kom den 1. ds. paa Rejsen fra Lysekil til Odense med en Ladning Granitblokke paa Grund ved Fornæs, men kom flot med Bjergerassistance samt efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

## Nybygninger, Køb og Salg.

»Ceres«, 3/m. Sk. af Marstal er i Følge »Hamb. Corr.« bleven solgt til Sverig for en Købesum af Kr. 11,000. Skibet er bygget i Marstal i Aaret 1891 og maaler 161 Netto Reg.-Tons.

Den 1. ds. løb en 3/m. Sk. af Stabellen fra Ring Andersen's Værft i Svendborg. Skibet, der har Bygnummer 110, maaler 198 Brutto Reg.-Tons, og fik Navnet »Constance«.

Den bestyrende Reder bliver E. E. Mikkelsen og Foreten, Kaptajn Rudolf Hansen, Thuro.

Genrem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson, er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Fuldskib »Union« af Nordenham, 1050 Reg.-Tons, lastende 1,900 Tons d. w., bygget i U. S. A., Skibet har Klasse 5.6.1.1. i fransk Veritas, og Køberen er Kapt. N. Svensson i Hvitemølle.

3/m. Sk. »Anna« tilhørende Firmaet Pette & Co. i Oscarshavn, 298 Reg.-Tons, lastende 450 Tons d. w., bygget i Tyskland med Klasse 5.6.1.1. i fransk Veritas, til Kapt. Grønstedt i Norrtelje.

3/m. Sk. »Björn« af Brantøvik, 288 Reg.-Tons, lastende 435 Tons d. w., bygget i Tyskland med Klasse 5.6.1.1. i fransk Veritas. Køberen er hjemmehørende i Finland, og Købesummen er Kr. 6,500.

Galease »Terje Viken«, tilhørende Skibsreder H. Hansen i Helsingør, 49 Reg.-Tons, lastende 115 Tons d. w., 1ste Klasse i norsk Veritas til 1918, til Kapt. P. Madsen i Middelfart for en Købesum af Kr. 9,500.

# BRASSO

## Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

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

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
bert, ank. Antwerpen 27./2. — Alexandra, Nielsen, ank. her  
28./2. — Algarve, Borries, pass. Sagres 1./3. — A. N. Han-  
sen, Sorensen, afg. herfra 3./3. — Anglo Dane, Tonnesen, ank.  
her 3./3. — Antwerpen, Madsen, afg. New York 20./2. —  
Arkansas, Petersen, ank. Boston 29./2. — Arno, Fischer, ank.  
her 1./3. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 28./2. — Ba-  
ron Stjernblad, Sorensen, pass. Holtenau 1./3. — Beira,  
Lunge, ank. Lissabon 2./3. — Chr. Broberg, Mortensen, ank.  
Messina 2./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 1./3. —  
Christian IX, Mikkelsen, ank. her 3./3. — Dagmar, Bog-  
vad, ank. her 25./2. — Esbjerg, Strufve, ank. her 4./3. —  
Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne,  
Kromann, afg. Havre 2./3. hertil. — Hellig Olav, Holst, afg.  
Kristiansand 24./2. til New York. — Hjelm, Henriksen, afg.  
herfra 2./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 29./2.  
— Jolantha, Rasmussen, ank. Pillau 4./3. — Kasan, Mikkelsen,  
ank. London 29./2. — Kentucky, Andresen, ank. her 3./3.  
— Kiev, Jorgensen, ank. her 28./2. — Kursk, Wiencke, ank.  
Reval 29./2. — Louise, Larsen, ank. London 28./2. — Louisi-  
ana, Ørsted, pass. Hanstholmen 1./3. — L. P. Holmblad, Svane,  
ank. Antwerpen 16./2. — Minsk, Harder, ank. Horsens 3./3. —  
Moskov, Jonsen, ank. her 2./3. — Nicolai II, Jorgensen, er  
afg. Algier 1./3. — Nordjylland, Soeberg, pass. Hanstholm 3./3.  
— O. B. Suhr, Frisette, ank. Dunkerque 28./2. — Odessa, afg.  
Libau 2./3. — Omsk, Harder, ank. Libau 23./2. — Oscar II,  
Hempel, ank. her 15./2. — Pennsylvania, Lissner, afg. Phi-  
adelphia 2./3. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 29./2. — Pregel,  
Iversen, ank. Antwerpen 1./3. — Saga, Hansen, pass. Brunshüttel  
2./3. — Saratov, ank. Libau 2./3. — Saxo, Müller, ank. Ant-  
werpen 29./2. — Texas, Clauson Kaas, ank. her 21./2. — Thyra,  
Dam, afg. Trondhjem 2./3. — Tiber, Petersen, ank. Livorno 2./3.  
— Tomsk, Wiberg, pass. Sagres 29./2. — Tula, afg. Pauderno  
29./2. — United States, Gottsche, afg. New York 29./2. —  
Viking, Meyer, ank. her 3./3.

**Vesterhavet.** Nexos, Basse, afg. Ardrosan 2./3. til Island. —  
Hebe, Gregersen, ank. Cadiz 2./3. — Fylla, Brinch, afg. Swansea  
1./3. til Alicante. — Ulla, Hansen, ank. Ghent 2./3. — Karla,  
Nielsen, afg. Hamburg 2./3. til Amsterdam. — Marie, Jessen,  
afg. Ardrosan 1./3. til Island. — Nancy, Nielsen, ank. Vaag 28./2.  
— Polly, Mathiasen, ank. Amsterdam 1./3. — Nautik, Niel-  
sen, ank. Cardiff 1./3. — Nora, Lauritsen, ank. Ipswich 1./3. —  
Nerma, Madsen, afg. Llanelly 1./3. til Harbourg. — Rigmor,  
Larsen, afg. Swansea 1./3. til Catania. — Nordsøen, Mikkelsen,  
ank. Genua 29./2. — Cito, Jepsen, afg. Amsterdam 29./2. til San-  
tauder.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Windau 29./2. — Ama-  
lienborg pass. Ushant 26./2. — Anna Mærsk afg. Bougte  
26./2. — Brattingsborg ank. Helsingør 29./2. — Borglum  
pass. Oran 15./2. — Chassie Mærsk ank. Hamburg 24./2. —  
Dansborg afg. Gibraltar 23./2. — Elsborg afg. Windau 28./2.  
— Esrom afg. Genua 27./2. — Flynderborg afg. Sunder-  
land 28./2. — Fredensborg ank. Cardiff 23./2. — Frede-  
riksborg ank. Aalborg 27./2. — Guldborg ank. Kjøbenhavn  
25./2. — Gurra ank. Kristiania 28./2. — Hammershus ank.  
New Orleans 17./2. — Harildborg ank. Genua 27./2. —  
Hundborg ank. Königsberg 27./2. — Høueborg ank. Es-  
bjerg 24./2. — Jelling ank. Savona 20./2. — Jomsborg  
pass. Gibraltar 28./2. — Jungshoved ank. Baltimore 18./2. —  
Jægersborg afg. Cardiff 24./2. — Kallundborg afg. Ayr  
28./2. — Kalo ank. Torro 26./2. — Klampenborg pass.  
Kjøbenhavn 28./2. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Lejre  
pass. Teneriffa 15./2. — Lilleborg ank. Dakar 17./2. — Mar-  
selisborg ank. Norfolk 18./2. — Næsborg pass. Gibraltar  
28./2. — Peter Mærsk ank. Kjøbenhavn 25./2. — Randels-  
borg ank. Kjøbenhavn 25./2. — Rosenborg ank. Methil 23./2.  
— Silkeborg ank. Savona 24./2. — Skanderborg afg.  
Huelva 27./2. — Skjoldborg afg. Garston 27./2. — Skods-  
borg ank. Huelva 22./2. — Spigerborg pass. Ushant 29./2.  
— Stegelborg pass. Gibraltar 28./2. — Stjerneborg ank.  
Odense 24./2. — Søborg afg. Sunderland 27./2. — Taarn-  
borg ank. Ghent 26./2. — Tuborg ank. Ghent 29./2. — Ulf-  
borg ank. Danzig 26./2. — Uranienborg afg. Cardiff 23./2.  
— Visborg pass. Kjøbenhavn 28./2. — Vordingborg ank.  
Windau 26./2. — Ørkild afg. Wilmington 28./2.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shn-  
koff, Brandt, afg. Kjøbenhavn 29./2. til Burntisland. — Johan  
Siem, Nielsen, afg. Windau 1./3. til Rouen. — Harald Klit-

gaard, Rasmussen, ank. Dunston 29./2. — Russ, Petersen, ank.  
Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg.  
Windau 1./3. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Tanne-  
bek, afg. Novorussisk 1./3. til Nyborg. — Michael Ontchou-  
koff, Harhoe, afg. Buenos Aires 29./2. til Bahia Blanca. — Ge-  
neralkonsul Pallisen, Christensen, ank. New York 18./2.  
— Wladimir Reitz, Olsen, afg. Las Palmas 26./2. til Ant-  
werpen. — Helmer Moreh, Thorsøe, ank. Rosario 17./2. —  
Newa, Dahl, afg. Pensacola 22./2. til Buenos Aires.

**Det østasiatiske Kompagni.** Arabien, pass. Perim 26./2. udg.  
— Kina afg. Moji 28./2. hjemg. — Siam afg. Sabang 25./2.  
hjemg. — Tranquebar afg. Shanghai 29./2. udg. — Ban-  
don ank. Norresundby 29./2. udg. — Bintang afg. Port Said  
1./3. hjemg. — Chumpon afg. Port Said 15./2. udg. — Esrom  
afg. Genua 27./2. udg. — Pagan afg. Singapore 2./3. hjemg. —  
Samui afg. Port Said 27./2. hjemg. — Selandia ank. London  
27./2. udg. — Cathay afg. Las Palmas 27./2. hjemg. — In-  
dien ank. Coronel 27./2. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix afg. St. Thomas  
24./2. hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 28./2. udg. — St. Tho-  
mas afg. Norresundby 28./2. udg.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. Macarthy 24./2. til Marseille. —  
Nelly, Clausen, ank. Marseille 17./2. — Fanny, Eriksen, ank.  
Kristiansund 1./3. — Lilly, Dulu, pass. Kjøbenhavn 2./3. for  
Barcelona. — Alexy, Sorensen, ank. Kolding 2./3. — Dagny,  
Bang, afg. Barcelona 1./3. til Iviza. — Mary, Clausen, ank. Kjø-  
benhavn 10./2.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. London 25./2. —  
Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. South Shields 22./2.  
— Urania, Clausen, afg. Cardiff 1./3.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Emden 3./3. — Kron-  
prins Frederik, Andresen, afg. Grav 1./3. — Holland,  
Poulsen, afg. Methil 1./3. — England, Andersen, afg. Cartagena  
28./2. — Rusland, Bennetsen, ank. Esbjerg 2./3.

**Europa.** Frankrig, Friis, pass. Skagen 1./3. vestg.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Libau 29./2.  
— Alf, Clausen, ank. Methil 25./2.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Alcoa 2./3. — Freja, Nielsen,  
afg. Kjøbenhavn 1./3. — Vera, Thing, afg. Burntisland 1./3.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, afg. Windau 2./3. til  
Ghent. — Skinfaxe, Faber, ank. Aarhus 3./3. — Gullfaxe,  
Petersen, afg. Methil 2./3. til Ghent.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. Carthagen 27./2. til Ant-  
werpen. — London, Bom, afg. Stockholm 2./3. til Kratzwieck. —  
Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, ank.  
Gambia 26./2.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Gambia 23./2. — Wien,  
Beck-Hansen, afg. Las Palmas 1./3. til Bathurst f. O. — Roma,  
v. Thun, ank. Teneriffa 1./3.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Methil 1./3. — Helene, Soren-  
sen, afg. Burntisland 24./2. — Sjælland, Svarrer, afg. Methil  
28./2. — Agnete, Dam, ank. Helsingør 3./3. — Hermia, Fa-  
rup, ank. Blyth 1./3. — Alice, Jorgensen, ank. Ebeltoft 28./2.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Zette 3./3. — Ragn-  
hild, Schultz, afg. Burntisland 22./2. — Valborg, Hansen,  
ank. Helsingør 2./3. — Estrid, Hansen, ank. Methil 25./2. —  
Gunhild, Hansen, ank. Odense 28./2.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. San Telien 22./2. —  
Martha, Christensen, afg. Swansea 1./3. — Elna, Rathje, afg.  
Tunis 2./3. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 21./2. — Har-  
riet, Larsen, afg. Tynen 29./2. — Dagny, Therkildsen, afg.  
Tynen 1./3. — Simone, Møller, afg. Arzew 3./3. — Jeanne,  
Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, afg. Oran 2./3. —  
Daisy, Lagesen, ank. Boucau 29./2. — Annine, Leth, ank.  
Genua 2./3. — Kamma, Løffer, ank. Tynen 27./2.

**Æra.** Enighed, Jensen, ank. Sunderland 28./2. —  
Emanuel, Svane, ank. Granton 29./2. — Erindring, Niel-  
sen, ank. Libau 29./2. — Energi, Jensen, ank. Grangemouth 1./3.

#### Sejlskibe.

**Æro.** Kodan, Hansen, afg. Coruna 22./2. til Cadiz. — Ruth,  
Folmer, ank. Vejle 28./2. — Agent Petersen, Frederiksen,  
ank. Hamburg 29./2. — Anna, Petersen, ank. Bonde 29./2. —  
Sejerskransen, Friis, ank. Falmouth 29./2. for Devoran. —  
Sostrene, Christensen, ank. Laguna de Terminos 29./2. — H. C.  
Grube, Svane, ank. Dakar 29./2. — Ingolf, Olsen, pass. Vlis-  
singen 29./2. — Industri, Raahauge, ank. Rudkjøbing 1./3. —  
Niels, Christensen, ank. Sunderland 1./3.

#### IDNHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. —  
Kjøbenhavn, den 5. Marts 1912. — Fragtmarkedet. — Generalfor-  
samlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. —  
Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provierteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Braesen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1163  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

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

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**  
i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telefon Nr. 124.

**Stedvorders & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.  
St Petersburg Tlfgr.: „Hansensou.“  
Cronstadt Tlfgr.: „Hansensou.“

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

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.

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

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus

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

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.  
Medlemmar paa alla lastgäspplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.  
Garanterar reell behandling och fern expedition  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen®**  
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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

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

• Husk •  
**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Seen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommisioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.  
**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsoventarum  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

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

**G. C. de Baerdemaecker**  
Skibsmægler og  
Speditør  
**Gent, Belgien.**

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

**„Dansk Søfartstidende“**

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

**ARONNEMENTSPRISEN.**

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. Marts 1912.

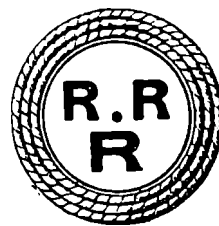
19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Dampumper  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Losschjul og  
Blokke  
Davis Farver - Bitumen Palat  
Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerop  
Redningskrandse og  
Redningsbælter.



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

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



**A/s Randers Rebslaaeri**  
Hamp- og Staaltrandstougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
i alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staalouge**  
til Skibsbrug og Elevatorer.  
Tilkendt højeste Udmærkelse, paa Landsudstillingen  
Aarhus.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Trækfabunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon <b>5601</b>
----------------------------------	---	---	---	------------------------

Paa Grund af Indkaldelse til Militærtjeneste søges til en Skibsmæglerforretning i en større Provinsby til 1. April en ung Mand imellem 18 og 22 Aar, som er uddannet i Mæglerfaget.  
Billet, mærket: „Mægler“ med Anbefalinger og Gagefordring, indlægges inden 8 Dage paa dette Blads Kontor.

## LANDMANDSBANKEN

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

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Piiial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

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

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



Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Clselfert.  
**C. L. Seifert,**  
Kgl. Hof-Guldtrækker.  
St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.  
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:  
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.  
Specialitet:  
**elegante Uniformshuer.**

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

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

**Remington,**  
eneste Skrive-maskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**Marstal**  
**Sømandshjem**

anbefaler sit gode og billige  
Pensionat for Elever, der  
besøger Marstal Navigations-  
skole. Prisen er 32 Kr. pr.  
Maaned om Sommeren og 35  
Kr. pr. Maaned om Vinteren.  
Bestyrelsen.



Telegram-Adresse  
„Justice, Cardiff“  
Code: A B C 5th. Ed.  
Skriv efter Illustrere-  
rede Prisopgaver.



**LOVERIDGE, LTD.**

DOCKS, CARDIFF.  
Fabrikanter af:  
Træ- og Jernblokke, Borled-  
nings Spring-Buffers, Couves'  
automatiske Bolgedæmper,  
Ventilatorer etc. etc.  
En gros Handel & Export i  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Enagentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angående nærmere Forskrifter for Tilsynet  
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,  
Bekendtgørelse angående nærmere Forskrifter for Tilsynet  
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,  
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede  
Synsmænd af 28. Februar 1910,  
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd  
og Stedfortrædere,  
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876  
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

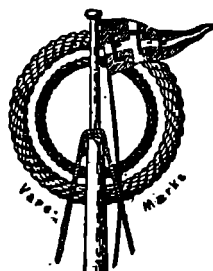
Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Træfles Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 9-7



**Esbjerg**

## Tovværks-fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske  
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

## De private Assurandører ltm.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

## Ballastjærn.

Et Parti prima Ballastjærn 14 1/2" x 5" x 5", realiseres  
meget billigt.

**Chas. H. Christensen.**

V. Boulevard 46. Telefon Central 78.

## Skibshandel til Afstaaelse

snarest. Nødvendig Kapital Kr. 6.000.

Billet, mrkt.: »Smart 2222«, tilsendes »Dansk  
Søfartstidende«s Kontor, St. Annæ Plads 26.

**Marstal**

## Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Kjøbenhavn, den 8. Marts 1912.

Kularbejdersstrejken i England. I Underhusets Møde den 4de ds. afgav Premierminister Asquith en Erklæring angaaende Strejken i Kulindustrien. Ministeren udtalte bl. a., at Regeringens Antagelse af Principet Minimallon afhang af to Betingelser, nemlig: 1) at Lønnen maatte være forskellig i de forskellige Distrikter, og 2) at Indførelsen af Minimallon maatte forbindes med en Garanti for Arbejdsgiverne mod Misbrug af Minimallon. Arbejderne havde anerkendt begge Betingelser, men erklærede, at den paa Grubearbejderkonferencen den 2. Februar vedtagne Lønskala indeholdt de laveste Lønsatser, angaaende hvis Ændring enhver Diskussion var udelukket. Forhandlingerne var ikke strandet, men kun naaet til et dødt Punkt. Ministeren udtalte endvidere, at han haabede og troede, at Tiden vilde bringe de to Parters Slandpunkter nærmere hinanden og saaledes muliggøre en Overenskomst, der sidste Uge syntes at være saa fjærn, og Regeringen vilde stadig fortsætte sine Bestræbelser herfor. Driften i Minerne var nu standset, og Følgerne for Landets Velfærd var saa frygtelige, som man havde kunnet forudse. Ministeren udtalte sluttelig, at han mere end nogen anden beklagede, at Regeringens Bestræbelser for at afvende den nationale Katastrofe havde nyttet saa lidt. Ansvarer falder paa dem, der har det i deres Magt at begrænse denne frygtelige nationale Ulykke og ikke benytter denne Magt.

Om selve Strejkens Forløb meddeles, at den ene Bedrift efter den anden i de forenede Kongeriger lukkes. Mandskabet paa Kulskibene i Kulhavnene afskediges, da Skibene ikke kan faa Ladning. Jernbanefunktionærerne gaar det lige saadan, fordi Trafiken paa Banerne indskrænkes. En Kulbanelinie i Yorkshire har standset Driften helt. I nogle Tilfælde har Grubearbejderne nægtet Tilladelse til, at Folk gaar ned i Gruberne for at fodre Hestene og for at beskytte Gruberne mod at fyldes med Vand.

Savnet af den daglige Kulproduktion, der normalt har en Værdi af  $6\frac{1}{4}$  Mill. Kr., har allerede gjort sine Virkninger føleligt gældende paa mange Omraader: saaledes er allerede 300.000 Industriarbejdere bleven afskediget, ligesom Jernbaneselskaberne for at spare Kul har suspenderet Driften af 2,243 Tog, deriblandt Luksusloget fra London til Brighton, 15 Stationer i London er bleven lukket. I Følge »Times« er al Skibsfart i Liverpool, Cardiff, Newcastle og Glasgow standset. »Daily Chronicle« meddeler, at adskillige af Mineejerne er gaaet ind paa Arbejdernes Krav. Disse har frabedt sig alle Sympatistrejker, da de vil udkæmpe deres Kamp alene: de var stærke nok dertil. Der indløber stadig ny Meddelelser om Fabrikker, der er bleven lukket, og Værker, offentlige og private, der er bleven standset, særlig i Jernindustri-distriktet. Ogsaa Skibsfarten, særlig Kystskibsfarten, bliver mere og mere uregelmæssig. Bladene opgiver Antallet af Mænd, Kvinder og Børn, der direkte berøres af Strejken, til 5.000.000. Priserne paa Brød, Fisk og Kartofler er sligende.

Følgende Telegrammer er senere indløbet:

London, 6. Marts. I Underhusets Møde i Dag udtalte Premierminister Asquith som Svar paa en Forespørgsel om en af et liberalt Blad bragt Meddelelse om, at Regeringen agtede i Morgen at fremsætte et Lovforslag om Minimallon, at denne Meddelelse savnede enhver Grund. Regeringen agtede at give Huset Lejlighed til at debattere Kulstrejken, men endnu kunde han ikke fastsætte nogen Dag for Diskussionen, da Situationen var meget vanskelig. Han haabede ogsaa samme Dag at faa en Forhøndling med Arbejdernes Repræsentanter.

London, 6. Marts. Telegrammer fra hele Landet melder nu om alvorlige Forstyrrelser i Handel, Industri og Skibsfart. Alene i Newcastle on Tyne anslaa man, at der ligger Skibe med en Kvart Million Tons uden at kunne faa Kul. »Westminster Gazette« anslaa Antallet af Arbejdsløse til 500,000 Mand foruden de Strejkende, der

tæller en Million. Pall Mall Gazette meddeler, at de tre største Fagforeninger regner med en ugentlig Udbetaling af 100.000 Kr. til Arbejdsløshedsunderstøttelse.

Beholdningerne i de forskellige Strejkekasser svinde meget hurtigt. (Ritz. Bur.)

The Baltic and White Sea Conference. Berlin, 5. Marts. The Baltic and White Sea Conference er i Dag traadt sammen her. Der havde indfundet sig talrige Deltagere fra alle til Konferencen hørende Lande.

Vicepræsident Arp, Hamburg, aabnede Forhandlingerne med en Tale, hvori han skildrede Skibsfartens nuværende Stilling. Han henviste til, at Rederiernes økonomiske Stilling saavel i Almindelighed, som ogsaa særlig i Østersøtrafikken havde været god siden Konferencen i Marts i Fjor i Antwerpen. Man maatte imidlertid ikke glemme, at Rederiernes Indtægter havde lidt under det ugunstige Vintervejr, ved de højere Omkostninger paa alle Omraader og ved Strejker i forskellige Lande. — Talen blev modtaget med stærkt Bifald.

Efter at Aarsberetningen var blevet aflagt forelagde Konferencens juridiske Raadgiver Temperley det Forslag til Forretningsordning, som Konferencens Bestyrelse har udarbejdet for Samarbejde med Rederibeskyttelsesforbund i de forskellige Lande. Det vedtoges at overdrage en særlig Kommission at lede disse Forretninger.

Endvidere vedtoges det, at Konferencen ikke, som det var blevet foreslaet, skal udarbejde yderligere Charter-Formularer, men at dette Arbejde skal overdrages den nævnte Kommission, til hvilken ogsaa Bearbejdelsen af Baltic-Alexandria-Charteret henvistes.

Tilslidst vedtoges en Række Ændringer i de under Navnet Baltimore-Charter kendte Tidscertepartier.

Til Ære for Konferencen gav Berlins Handelskammer en Middag paa 240 Kuverter.

Berlin 6. Marts. The Baltic and White Sea Conference holder i Dag sit afsluttende Møde her. I Aften samles Deltagerne til en Banket.

Paa Konferencens Møde i Dag vedtoges det at overdrage til det ny Udvalg, hvis Opgave er Udarbejdelsen af Certepartier sammen med Rederiforeningerne, at udarbejde Certepartier for Fragt af Raajern.

Dernæst allagde Vicepræsident Arp Beretning om Forhandlingerne med de tyske Befragtere af Kul om Antagelse af Baltimore-Certepartiet. De kontinentale Befragtere har erklæret sig villige til at fortsætte Forhandlingerne paa Grundlag af dette Certeparti.

Krogus og Hedberg aflagde dernæst Beretning om Situationen i Stuverifaget i Finland og Sverig.

Konferencens juridiske Raadgiver Temperley aflagde Beretning om Forhandlingerne med Jernbaneselskaberne i Humberdistriktet, hvor der har fundet urigtig Vejning af Kulvaggonerne Sted.

Konferencen vedtog dernæst en Række Statutændringer og vedtog Forslaget om en Forhøjelse af Lastepengene for Fosfatfragter, der er foranlediget ved Forhøjelsen af Arbejdslønnen.

Ved de paafølgende Valg blev Nobel fra Newcastle valgt til Præsident for Konferencen. Til Vicepræsident valgtes Arp, Hamburg, Hansen, Bergen, og Salvesen, Leith.

Til Mødested for Konferencens næste Møde valgtes Paris.

Sluttelig takkede Nobel under almindeligt Bifald Vicepræsident Arp for den udmærkede Maade, paa hvilken han havde ledet Konferencens Forhandlinger.

(Ritz. Bur.)

Danmarks Kulindførsel. Der indførtes til Danmark i 1911 2.877,500 Tons Kul og i 1910 en ganske lignende Mængde, nemlig 2,856,000 Tons. Herunder er

dog ikke medregnet Indførslen af Cinders og Koks (i 1911: 203,000 Tons) eller Briketter (i 1911: 91,500 Tons). Af Kullene er det kun en ringe Del, c. 4 pCt., der kommer fra andre Lande end Storbritannien, overvejende fra Tyskland. Indførslen i 1911 fordelte sig efter Produktionssted paa følgende Maade:

Fra Northumberland og Durham (det nord-engelske Minedistrikt) .....	1,041,000 Tons
- Yorkshire og Derbyshire (Midtengland) .....	281,000 —
- Skotland .....	1,374,000 —
- Wales .....	30,000 —
<hr/>	
Ialt fra Storbritannien .....	2,726,000 Tons

Af Kulindførslen er saaledes henimod Halvdelen skotske Kul, henimod to Femtedele fra Nordengland, en Tienendedel fra Midtengland, 1 pCt. fra Wales og 4 pCt. fra Tyskland.

Efter Maaneder fordelte Indførslen sig i de to sidste Aar paa følgende Maade:

	1911	1910
Januar .....	249,000 Tons	208,000 Tons
Februar .....	228,000 —	222,000 —
Marts .....	251,000 —	258,000 —
April .....	195,000 —	227,000 —
Maj .....	219,000 —	204,000 —
Juni .....	212,000 —	230,000 —
Juli .....	202,000 —	216,000 —
August .....	217,000 —	213,000 —
September .....	263,000 —	292,000 —
Oktober .....	252,000 —	238,000 —
November .....	283,000 —	259,000 —
December .....	306,000 —	287,000 —

I Januar 1912 indfortes 286.000 Tons.

Storbritanniens samlede Kuludførsel udgør c. 62 Mill. Tons aarlig; heraf gaar 4 à 5 pCt. til Danmark.

(»Statistiske Efterretninger«.)

Negligenceklausulen i Praksis. En Damp, som medbragte et Parti Tjære fra Uleåborg til Hull, er fornylig af Admiralitetsretten domt til at erstatte Lastemodtageren £. 65.2.9 for 43½ Tønde Tjære, som ansaas labt paa Rejsen ved at tunge Planker var lagt ovenpaa Tjæretønderne.

Præsidenten udtalte, at i den foreliggende Sag var Skibets Ansvar beskyttet ved en Negligenceklausul og ved Reservation i Konnossementet for Læk og Lækage.

Rigtignok indeholdt Certepartiet en Undtagelsesklausul, om at Skibningen af Tjæren paa Dæk skulde ske for Modtagerens Risiko, men dette fritog ikke Skib eller Reder for Ansvar for Varernes Behandling og Bestuvning. Skibet tilpligtedes ikke at erstatte for Læk og Brækage i af Almindelighed; men hvor der fra Førers eller Mandskabs Side kunde paavises Uagtsomhed eller Skødesløshed vilde hverken en Negligenceklausul eller Friskrivning paa Konnossementet fritage for Skadeserstatning. At saadant forelaa i dette Tilfælde ansaas som bevist ved at tunge Planker var lagt ovenpaa Tønderne. Citantens Fordring blev derfor, som nævnt, godkendt af Retten.

(»Norg. Sjøft.«)

Verdenshosten i 1911. Nu da det er muligt at overse Verdenshosten i sin Helhed, viser det sig, at der ikke er Grund til Bekymringer, skriver »Svensk Export«. Selv den russiske Host, som man længe var bekymret for, er blevet bedre, end man havde vovet at haabe. I Syd, f. Eks. i Tyskland, er Hosten blevet meget god. I kvalitativ Henseende er den udmærket, men selvfølgelig staar den med Hensyn til Kvantiteten noget tilbage for

det foregaaende Aars sjældent rigelige Host. Fra Amerika er der ganske vist i Sommerens Lob kommet et og andet trist Budskab om en mislykket Host, men de officielle Oversigter tyder paa, at Forholdene kan betegnes som tilfredsstillende. At det kvantitative Udbytte skulde naa samme Højde i 1911 som i Fjor, havde ingen ventet — 1910 var jo et enestaaende godt Høstaar for Amerika, som nok længe vil lade vente paa et lignende.

Lloyd's Register of Shipping's statistiske Tabeller for 1911. Der udgik i Aaret 1911 af det engelske Skibs-Register 1,018,034 Tons, hvoraf 854,483 Tons var Dampskibe og 163,551 Tons Sejlskibe. Deraf solgtes til Udlandet 616,546 Tons Dampskibe og 113,939 Tons Sejlskibe.

Salget af Dampere til Udlandet har i de sidste fem Aar været:

1907.....	235 Dampskibe	282,000 Tons
1908.....	163 —	174,000 —
1909.....	193 —	278,000 —
1910.....	225 —	362,000 —
1911.....	365 —	616,000 —

I 1911 solgtes:

Til Norge.....	155,000 Tons	Sejl- og Dampskibe.
Grækenland .....	108,000 —	—
Japan .....	88,000 —	—
Italien .....	79,000 —	—
Tyskland .....	42,000 —	—
Tyrkiet .....	34,000 —	—
Holland .....	33,000 —	—
Sverig .....	32,000 —	—

Af denne Tonnage var:

14 pCt. bygget for	1885
15½	mellem 1885—1890
29½	1890—1895
22	1895—1900
10	1900—1905

Det maa dog bemærkes, at en stor Del af disse Skibe er købt til Ophugning.

Skibsafgifter i Lissabon. Det engelske Udenrigsministerium har, i Følge »Shipp. Gaz.«, tilstillet Board of Trade en Afskrift af en Depeche fra den britiske Gesandt i Lissabon, der meddeler, at et Dekret har været offentliggjort, i »Diario de Governo« af 13. December 1911, der forandrer de Forankrings- og Kaj-Afgifter, som foreløbig har været paalagt i Lissabon. De ny Afgifter er følgende:

Kaj-Afgifterne. Sejl- eller Dampskibe, som ankommer fra uden- eller indenlandske Havne skal, naar de ligger ved Kaj betale følgende Kaj-Afgifter: 30 Reis for hver Netto Ton »measurement«. Denne Afgift giver Ret til en Dags Ophold for hver 100 Tons Last, der bliver indlastet eller lossat for et Sejlskib, og for et Dampskib for hver 200 Tons.

Forankrings-Afgifter. I Henhold til Punkt I i Lov af 11. Marts 1907 skal ethvert Skib, som kommer ind i Lissabons Havn og optager en Plads indenfor den Ankergrund, der linder mellem Taarnet Belem og 3.500 Meter op ad Floden til det østligste Punkt af Kajen Santa Apolonia, med Undtagelse af portugisiske Fiskerskibe eller smaa Kystfartøjer, betale følgende Afgifter: 15 Reis for hver Brutto Reg.-Ton. Hvis Damperen lægger til ved en af Kajerne, vil der blive taget Hensyn til disse Afgifter, da der saa kun skal betales Kaj-Afgifter. Følgende Reduktioner tillades i de ovennævnte Afgifter: a) 60 pCt. for portugisiske Skibe; b) 50 pCt. for Dampere af faste Ruter, som besøger Havnen; c) 40 pCt. for Skibe, som har besøgt Havnen tre Gange i samme Aar;

d) 65 pCt. for alle regelmæssige Rutedampere, som ikke er i Havnen mere end 24 Timer, f. Eks. Postbaade etc.

Hjemsendelse af danske og norske Søfolks Penge. Mellem den danske og den norske Regering er der truffet følgende Aftale: Fra 1. April d. A. at regne, skal danske Søfolk, som farer med norske Skibe eller afmønstres fra saadanne, paa de norske Konsulater i Antwerpen, Hamburg, Rotterdam, Marseille, Genua, London, Hull, Leith, Liverpool og Newcastle o./T., uden Vederlag kunne indbetale Penge, der er bestemt til Hjemsendelse til Danmark, til nævnte Konsulater, der vil have at sende Pengene til det paa Stedet værende danske Konsulat til videre Besorgelse. Fra samme Tidspunkt at regne, skal paa tilsvarende Maade norske Søfolk, som farer med danske Skibe eller afmønstres fra saadanne paa de danske Konsulater i de nævnte Byer, kunne indbetale Penge til disse Konsulater til Oversendelse til de norske Konsulater sammesteds.

Advarsel imod Paasejling af britiske Vragfyrske. Da det gentagne Gange er hændt, at britiske Vragfyrske er blevet paasejlet, henleder The Trinity House Opmærksomheden paa, at britiske Vragfyrske skal passeres paa den Side, hvor der om Dagen bliver vist to Balloner og om Natten to Lanterner over hinanden med en Afstand af mindst 1,8 Meter. Der henvises til § 666 i Merchant Shipping Act af 1894, hvorefter enhver forsællig eller skodesløs Paasejling af et Fyrskib eller en Vager, foruden Pligten til at erstatte Skaden, medfører en Bøde af £ 50. (Hamb. Corr.)

Passeret Vrag. Føreren af 3/m. Skonnert »Apollo» af Svendborg, Kaptajn H. L. Nielsen, meddelte os den 5. ds. følgende:

Den 26. Februar passerede jeg en Skibsmast, tilsyneladende fast i et sunket Vrag og ragende 2—3 Meter over Vandet.

Masten, eller Vragets Beliggenhed er 56° 34' N. Br. og 6° 52' Ø. Lgd. i 21 Fv. Vand, og det ligger meget farligt for Ruten Kanalen—Skagerrak.

Vi har modtaget Modärn Signalering. Morse Signalering och Semaforering, enligt internationella Signalbokens och »British Signal Manual's» Bestemmelser, udgivet af Kaptajn Anshelm Nordborg i Göteborg.

Denne Bog, der er en populært fremstillet Lærebog i Morse-Signalering og Semaforering til Sos, siges at være det første Arbejde paa dette Omraade, som udgives i et af de skandinaviske Lande. Bogens første Del indeholder, foruden Beskrivelse af de forskellige Signalerings-Metoder, bl. a. ogsaa en fuldstændig Fortegnelse over alle Signalstationer i og udenfor Evropa, med hvilke Skibe af alle Nationer kan sætte sig i Forbindelse. Dens anden Del indeholder en Oversættelse af »The British Signal Manual's» Bestemmelser om Morse-Signalering og Semaforering, ledsaget af talrige oplysende Eksempler. Da Interessen for Signalering er vokset meget i de senere Aar mellem Navigatorerne, vil denne Lærebog sikkert blive modtaget med Tilfredshed i de tre nordiske Lande og Finland. Bogen forhandles fra S. I. Gumperts Boghandel i Göteborg til en Pris af 2 Kr.

Skoleskibet »Viking». Til Finanslovens 3. Behandling stiller Handelsminister Muus i Følge »Nat. Tid.» Ændringsforslag om en Bevilling paa 25,000 Kr.,

som først Del af et treaarigt Bidrag paa 25,000 Kr. aarlig til den danske Handelsstands Skoleskib for Befalingsmænd.

Forslaget er tiltraadt af alle Partiers Repræsentanter i Finansudvalget, og dets Gennemførelse altsaa sikret.

Skoleskibets økonomiske Drift, der i de sidste Aar har været ledet af Det østasiatiske Kompagni, overtages nu af Firmaet C. K. Hansen, medens Elevskolen fremdeles administreres fra Skibets sædvanlige Kontor.

Det forenede Dampskibsselskab. Paa et den 5. ds. afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, efter at der ordinært er afskrevet Kr. 2,009,985 og til Reservefonden henlagt Kr. 1,500,000 at udbetale 6 pCt. Udbytte for 1911 samt at overføre til næste Aar Kr. 109,167.

Udnævnelser. Under 5. Marts er Guvernementssekretær L. C. Helweg-Larsen udnævnt til Guvernør over de dansk-vestindiske Øer.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling, den 6. Marts.

#### Danske Farvande.

(Seneste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres.)

Limfjorden. Nord om Mors (3.) Drivis, Sallingsund (29.) Drivis, kun for kraftige Dampere. Ved Logstor (4.) spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Mariagerfjord. (2.) Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Fredericia (3.) Bæltet: Drivis, lukket for Sejlskibe.

Faaborg (21.) Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Marstal. (25.) Fra Rudkjøbing: Rende, kun for kraftige Dampere. Mørkedyb: Helt lukket af svar Fastis.

Frederikssund. (4.) Spredt Drivis, Skibsfarten uhindret.

Nysted (3.) Bredningen: Skrueis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. Havnen: Isfri.

Karrebæksminde (2.) Sammenpakket Sjø- og Kvadderis, lukket for Sejlskibe.

Meldt isfri: Ulvsund (5.)

Iddragne Lystønder: Udenfor Skagen: Grandyb Barre, Fovrfeld og Topsand. Indenfor Skagen: Sildero og Rødsand S.

#### Svenske Farvande.

Söderarn og Sandhamn: Usigtbart.

#### Tyske Farvande.

Memel, Søen og Reviret: Isfri. Haffet: Svar Fastis. Swinemünde. Isfri.

Udlagte Lystønder. Marineministeriet meddelte, at Lystønderne »Saltholm-Flak NØ.», »Nordre-Flint», »Lille-Grund NV.», »Lindholm-Grund V.», »Sprogo S.» og »Knudshoved-Flak», atter er udlagt paa Station.

## Generalforsamlinger.

#### Dampskibsselskabet »Skandia»

holdt Generalforsamling den 22. f. M. under Ledelse af Overretssagfører V. S. Salomonsen.

Forretningsforen, Grosserer Erlandsen, aflagde Beretningen, hvorefter vi anfører følgende:

I Anledning af, at Selskabets Flaade bliver formindsket med to Skibe, vilde der blive fremlagt Forslag om at baandlægge 100,000 Kr. af Aktiekapitalen, saaledes at det nævnte Beløb ikke skulde deltage i Udbyttet eller gøres til Genstand for nogen Disposition for en Generalforsamling gav sit Møde dertil.

Selskabet havde i de 5 første Driftsaar, hvorefter en Del endda faldt i en daarlig Periode, kunnet udbetale gennemsnitlig 7½ pCt. i Dividende. I Aar var Udbyttet fastsat til 6 pCt., medens der henlagdes et Beløb, der svarede til 6½ pCt. af Skibenes bogførte Værdi. Til Forsyelse og Amortisation af Selskabets gennemsnitlig tre Aar gamle

Skibe var der ialt henlagt 18 pct. af Afskaffelsessummen. Udsigterne var gode for det kommende Aar.

Til Reserve- og Foruvelsesfonden henlagdes ordinært Kr. 51,000 og ekstraordinært Kr. 14,000.

Til Kommitteret genvalgte Dr. med. Alf. Erlandsen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schuberth, ank. Antwerpen 27./2. — Alexandra, Nielsen, ank. her 28./2. — Algarve, Borries, ank. Marseille 1./3. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Reval 6./3. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. herfra 5./3. — Antwerpen, Madsen, afg. New York 20./2. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 29./2. — Arno, Fischer, afg. herfra 7./3. — Aurora, Gommesen, pass. Skagen 6./3. — Baron Stjerneblad, Sørensen, ank. Hull 4./3. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 6./3. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Catania 5./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 1./3. — Christian IX, Mikkelsen, ank. her 3./3. — Dagmar, Bøgvad, ank. her 25./2. — Douro, Sørensen, ank. London 4./3. — Eshjerg, Strufve, afg. herfra 5./3. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank. her 5./3. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 6./3. — Hjelum, Henriksen, ank. her 7./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 29./2. — Jolantha, Rasmussen, ank. Pillau 4./3. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 6./3. — Kentucky, Andresen, ank. her 3./3. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 5./3. — Kurusk, Wieneke, ank. Reval 29./2. — Louise, Larsen, afg. London 4./3. — Louisiana, Ørsted, ank. Dartmouth 6./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 5./3. — Minsk, Harder, ank. Horsens 3./3. — Moskov, Jørgen, ank. her 2./3. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Algier 1./3. — Nordjylland, Søehjerg, ank. her 4./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 28./2. — Odessa, pass. Holtenau 4./3. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 5./3. — Oscar II, Hempel, afg. herfra 7./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 2./3. — Pregel, Iversen, ank. her 7./3. — Saga, Hansen, ank. her 4./3. — Saratov, ank. Libau 2./3. — Saxo, Müller, ank. Antwerpen 29./2. — Texas, Clausen, ank. her 21./2. — Thyra, Dam, afg. Arendal 6./3. — Tiber, Petersen, ank. Livorno 2./3. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 5./3. — Tula, afg. Panderno 29./2. — United States, Gottsche, afg. New York 29./2. — Viking, Meyer, ank. Arendal 6./3.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirekaldy 4./3. — Martha, Christensen, afg. Swansea 1./3. — Elna, Rathje, afg. Tunis 2./3. — Theresé, Pedersen, ank. Genua 5./3. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 29./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Tynen 1./3. — Simone, Møller, afg. Arzew 3./3. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, afg. Oran 2./3. — Daisy, Lagesen, ank. Boucan 29./2. — Annine, Leth, ank. Genua 2./3. — Kamma, Løffler, afg. Tynen 4./3.

**Vesterhavet.** Bodil, Jensen, ank. Motril 5./3. — Ellen, Hansen, pass. Brixham 5./3. for Brake. — Polly, Mathiasen, afg. Amsterdam 4./3. til Cadix. — Nordsoen, Mikkelsen, afg. Genua 4./3. til Valencia. — Cito, Jepsen, pass. l'Ouessant 4./3. til Santander. — Gerda, Iversen, ank. San Pedro 4./3. — Karla, Nielsen, ank. Amsterdam 4./3. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Vestmanna-havn 3./3. — Laura, Pedersen, afg. Santander 2./3. til Rotterdam.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Windau 3./3. — Amalionsborg ank. Gibraltar 3./3. — Anna Mærsk ank. Huelva 1./3. — Brattingsborg ank. Kjøbenhavn 3./3. — Børglum, pass. Oran 15./2. — Chassie Mærsk ank. Dordrecht 3./3. — Pansborg afg. Gibraltar 23./2. — Elsborg, pass. Kjøbenhavn 1./3. — Esrom afg. Genua 27./2. — Flynderborg afg. Sunderland 28./2. — Fredensborg ank. St. Nazaire 3./3. — Frederiksborg ank. Aalborg 27./2. — Guldborg ank. Windau 2./3. — Gurro ank. Kristiania 28./2. — Hammershus ank. New Orleans 17./2. — Harrildsborg afg. Genua 1./3. — Hundborg afg. Königsberg 2./3. — Høneborg ank. Windau 4./3. — Jelling afg. Savona 29./2. — Jømsborg ank. Genua 4./3. — Jungshoved afg. Baltimore 29./2. — Jøgersborg, pass. Gibraltar 3./3. — Kallundborg, pass. Bury 3./3. — Kalo ank. Torre 26./2. — Klampenborg ank. Königsberg 1./3. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Leire, pass. Teneriffa 15./2. — Lilleborg afg. Dakar 1./3. — Marselisborg afg. Norfolk 2./3. — Næsby borg, pass. Gibraltar 28./2. — Peter Mærsk ank. Kjøbenhavn 25./2. — Randelsborg ank. Windau 2./3. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg ank. Savona 24./2. — Skanderborg afg. Huelva 27./2. — Skjoldborg afg. Newport Mon 2./3. — Skodsborg ank. Huelva 22./2. — Spigerborg ank. Santander 2./3. — Stegelborg, pass. Gibraltar 28./2. — Stjerneborg afg. Odense 2./3. — Søborg ank. Kjøbenhavn 1./3. — Taarnborg ank. Ghent 26./2. — Tuborg ank. Ghent 29./2. — Ulfborg ank. Libau 2./3. — Uranienborg, pass. Gibraltar 29./2. — Visborg ank. Memel 1./3. — Vordingborg afg. Windau 3./3. — Ørskild afg. Wilmington 28./2.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, afg. Windau 29./2. til Rouen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 29./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Windau 1./3. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Novorossisk 1./3. til Nyborg. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. New York 18./2. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Las Palmas 26./2. til Antwerpen. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Rosario 17./2. — Newn, Dahl, afg. St. Thomas 2./3. til Buenos Aires.

**Det estasiatiske Kompagni.** Arabien, pass. Perim 26./2. udg. — Kina ank. Vladivostok 2./3. hjemg. — Siam afg. Sabang 25./2. hjemg. — Tranquebar ank. Yokohama 5./3. udg. — Baudon afg. Frederiksstad 6./3. udg. — Bintang afg. Port Said 1./3. hjemg. — Chumpon afg. Colombo 2./3. udg. — Esrom afg. Snez 6./3. udg. — Pangaan afg. Penang 4./3. hjemg. — Samui ank. Genua 5./3. hjemg. — Selandia ank. Antwerpen 3./3. udg. — Cathay afg. Portland 6./3. hjemg. — Indien afg. Coronel 2./3. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix afg. St. Thomas 24./2. hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 28./2. udg. — St. Thomas afg. London 1./3. udg.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Las Palmas 5./3. — Svend, Schmidt, afg. Lissabon 5./3. — Urania, Clausen, afg. Cardiff 1./3.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, pass. Kopavik 6./3. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 3./3. — England, Andersen, afg. Dorthmouth 6./3. — Rusland, Bennetsen, ank. Esbjerg 2./3.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Kjøbenhavn 5./3. — Freja, Nielsen, afg. Trondhjem 6./3. — Vera, Thing, ank. Aalborg 4./3.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, pass. Helsingør 4./3. for Ghent. — Skinfaxe, Faber, ank. Aarbus 3./3. — Gulfaxe, Petersen, afg. Hook van Holland 6./3. til Ghent.

**Havet.** Fyen, Mathiesen, afg. Korsør 6./3. til Frederiksbavn.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Methil 1./3. — Helene, Sørensen, afg. Burntisland 25./2. — Sjøllund, Svarrer, ank. Aalborg 3./3. — Agnete, Dam, ank. Helsingør 3./3. — Hermia, Farup, ank. Blyth 1./3. — Alice, Jørgensen, ank. Windau 6./3.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Cette 3./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Burntisland 22./2. — Valborg, Hansen, ank. Helsingør 2./3. — Estrid, Hansen, ank. Emden 5./3. — Gunhild, Hansen, ank. Odense 5./3.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. Carthagena 27./2. til Antwerpen. — London, Bom, ank. Kratzwieck 5./3. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, ank. Gambia 26./2.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Gambia 23./2. — Wien, Bock-Hansen, ank. Rufisque 4./3. — Roma, v. Thuu, ank. Teneriffa 1./3.

**Dania.** Ely, Meinertz, pass. Gibraltar 4./3. for Marseille. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 23./2. — Fanny, Eriksen, ank. Kristiansund 1./3. — Lilly, Dulon, pass. Emden 5./3. for Barcelona. — Alexy, Sørensen, afg. Kolding 6./3. til Königsberg. — Dagny, Bang, ank. Iviza 3./3. — Mary, Clausen, ank. Kjøbenhavn 10./2.

**Ero.** Enighed, Jensen, ank. Svendborg 5./3.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Apollo, Nielsen, ank. Odense 2./3. — Ignatz Breum, Lund, ank. Odense 2./5. — Fylla, Rasmussen, ank. Kjertemunde 2./3. — Philip, Christensen, ank. Bogense 1./3. — Ane, Jørgensen, ank. Ronne 2./3. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Frederikshavn 2./3. — Lindhardt, Madsen, ank. Rams-gate 29./2. — Nana, Madsen, ank. Flensborg 2./3. — Valkyrien, Hansen, ank. Kristiania 4./3. — Minerva, Fuglsang, ank. Skagen 4./3. — Fanny, Petersen, ank. Orth 2./3. — Kristian, Jørgensen, ank. Kolding 6./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Nakskov 6./3. — Gwa, Brandt, ank. Kristiansund 6./3. — Marie, Nielsen, ank. Kristiania 6./3. — Roma, Jensen, ank. Kristiania 6./5.

**Era.** Dana, Pedersen, afg. Havre 2./3. til Langesund. — Hermod, Dreimann, afg. Dartmouth 29./2. til Fowey. — Ruth, Folmer, ank. Stolpemunde 3./3. — Venus, Jensen, ank. Ceuta 3./3. — Ansgar, Jørgensen, ank. Falmouth f. O. 2./3. — Norma, Jørgensen, ank. Margate Red 2./3. p. R. t. Dakar. — Alfa, Madsen, ank. Laguna de Terminos 4./3. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Civita Vecchia 4./3. — Rolf, Christensen, afg. Vilm de Coro 4./3. for Hamburg.

### IDNHOLD:

Kjøbenhavn, den 8. Marts 1912. — Generalforsamlinger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

# Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

## Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**536. Oplysning om Lystønder. Graadbyh. Nordsean.** I Graadbyh er »Sanddøden« Lystønde udlagt og Vintersonærket inddraget. 55° 27' (50'') N. Br. 8° 25' (30'') Ø. Lgd.

»Topsand« Lystønde er endnu ikke udlagt. 55° 30' (08'') N. Br. 8° 21' (30'') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 76 og 482. Kjøbenhavn 1912.)

**537. Vandstand. Thyborøn-Kanal, Jyllands V.-Kyst. Nordsean.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havreveln 4. m. i Svæholm-Løb 2. m. i Kobber-Løb 3. m. i Gaasholm-Løb 2. m. Der er skæretes for Tiden 2.7 m Dybde mellem Nordsean og Linnfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

**538. Lystønder atter tændt. Thyborøn-Kanal. Nordsean.** Lystønderne »Thyborøn-Kanal Nr. 1«, 56° 42' (34'') N. Br. 8° 13' (47'') Ø. Lgd., og »Thyborøn-Kanal Nr. 2«, 56° 42' (00'') N. Br. 8° 15' (12'') Ø. Lgd., er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 322. Kjøbenhavn 1912.)

**539. Lystønder udlagt. Kattegat.** I Kattegat er følgende Lystønder udlagt og Vintersonærkerne inddraget: 1) »Tangen« Lys- og Fløjtønde. 56° 39' (48'') N. Br. 10° 59' (00'') Ø. Lgd. 2) »Moesel-Grund« Lys- og Fløjtønde. 56° 03' (20'') N. Br. 10° 51' (15'') Ø. Lgd. 3) »Hatter-Barne« Lystønde. 55° 52' (22'') N. Br. 10° 52' (14'') Ø. Lgd. 4) »Lille-Grund N.« Lys- og Kløkketønde. 55° 39' (40'') N. Br. 10° 37' (50'') Ø. Lgd. 5) »Revsnes« Lys- og Fløjtønde. 55° 45' (02'') N. Br. 10° 50' (33'') Ø. Lgd. 6) »Sejers-NV-Rev« Lystønder. Nr. 323. Kjøbenhavn 1912.)

**540. Belysning forandres. Hals-Barre. Limfjorden Ø-lige Indløb. Kattegat.** Den 26de Marts 1912 tændte Hals-Barre Fyr. Fyret ligger 4½ Sm S. 69° Ø fra Egense Bagfyr. Fyret bestaar af et Hovedfyr og et Bifyr. Hovedfyret viser hvidt To-Lyn hver 20 Sek., Lyn c. ¼ Sek., Mørke c. 4½ Sek., Lyn c. ¼ Sek., Mørke c. 14½ Sek. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 13. Sm. Lysene: 26 Sm. 15 m høj, graat Taarn paa 5 m høj, granitklædt Fundament. Linsapparat af 3die Orden. Bifyret, der vises fra samme Taarn, er et hvidt, rødt og graat, fast Fyr, der viser graat Lys fra c. S. 55° Ø til S. 47° Ø, hvidt Lys fra S. 47° Ø til S. 41° Ø, rødt Lys fra S. 41° Ø til c. S. 30° Ø. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 12. Sm for hvidt Lys, 12 Sm for rødt og 10 Sm for graat. Linsapparat af 3die Orden.

Fra Fyret gives Taagesignal med Sirene, To-Stød hver 1 Minut, hvert Støds Varighed c. 3 Sek. Paa Fyret findes Løds-Station for Hals Løds. 56° 57' 18'' N. Br. 10° 25' 46'' Ø. Lgd.

Samtidigt med Tændingen af dette Fyr sker følgende Forandringer:

- 1) Det midlertidige hvide Lynfyr slukkes.
- 2) »Hals« Fyrskib inddrages permanent. 56° 56' (48'') N. Br. 10° 26' (35'') Ø. Lgd.
- 3) Egense Bagfyr forstærkes og forandres til kun at lyse over 6' paa hver Side af Ledelylinien, S. 65½° Ø. Synsvide: 13. Sm. Lysene: 19 Sm. Spejlsapparat af 4de Orden. 56° 58' 52'' N. Br. 10° 18' 20'' Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 211, 246 og 247. Danske Løds, Side 159. Havne-Løds, Side 49. Fyr-Fort, Nr. 119, 120 og 447 a.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220, Nr. 2378 og Nr. 2690. Kjøbenhavn 1911.)
- 541. Schultz's-Grund« Fyrskib udlagt. Kattegat. »Schultz's Grund« Fyrskib er atter udlagt. 56° 08' (55'') N. Br. 11° 11' (12'') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 324. Kjøbenhavn 1912.)

**542. Lystønder udlagt. Sandet.** I Sandet er følgende Lystønder udlagt og Vintersonærkerne inddraget: 1) »Taarnbæk-Rev« Lys- og Kløkketønde. 55° 47' (04'') N. Br. 12° 39' (33'') Ø. Lgd. 2) »Middelgrund S.« Lystønde. 55° 39' (57'') N. Br. 12° 40' (55'') Ø. Lgd.

naana Island vil foreløbig ikke blive forandret. Det nuværende Taagesignalthorn vil vedblive at give Et-Stød hver 30 Sek. Stødets Varighed 10 Sek. 43° 45' 47'' N. Br. 69° 19' 37'' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 123. Kjøbenhavn 1912.)

**569. Lystønde udlægges. Gowanus Flats.** New York Upper Bay. I den nærmeste Fremtid udlægges tæt ved Gowanus Flats Southwest End Kløkketønde 12½ m Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 40° 38' 23'' N. Br. 74° 03' 12'' V. Lgd.

**570. Lystønde flyttet og skal forandres. Deep Water Point Range. Delaware River.** Deep Water Point Range Lystønde Nr. 2 D er flyttet c. 90 m NNØ, i og ligger nu i 9. m Vand paa Kanten af den gravende Kanal, S. 39½° V. fra Deep Water Point Bagfyr og S. 32½° Ø. fra New Castle Bagfyr. Tæt Ø. for Lystønden er udlagt en Spirarmkønde.

Den 8de Marts 1912 forandres Deep Water Point Range Lystønde Nr. 2 D til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. New Castle Bagfyr: 39° 38' 54'' N. Br. 75° 35' 58'' V. Lgd.

**571. Vrag. Currituck Beach Fyr NØ. North Carolina.** Vraget af Damperen »Consols« er sunket 10 Sm N. 60° Ø. fra Currituck Beach Fyr. Masterne er sandsynligvis staaende i Vraget og Stedet bør besjæles med stor Forsigtighed. 36° 27' 45'' N. Br. 75° 39' 00'' V. Lgd.

**572. Vrag rapporteret. Cape Hatteras Ø. North Carolina.** Føreren af den amerikanske Damp »Kentuckian« rapporterer at have passeret et sunket Vrag den 3die Februar d. A. paa omtrent 35° 18' N. Br. 75° 17' V. Lgd. Føreren af den engelske Damp »Anneta« rapporterer at have passeret Vraget den 25de Januar d. A. paa omtrent samme Sted.

**573. Vrag rapporteret. Cape Romain. South Carolina.** 2 Master med Takkelager og Sejl, c. 4 m over Vandet, er observeret den 9de Februar 1912 paa omtrent 32° 41' N. Br. 78° 47' V. Lgd. Masterne antages at være fast i et sunket Vrag.

## VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**574. Fyr atter tændt. Tutuya. Brasilien.** Tutuya Fyr er atter tændt. 2° 40' S. Br. 42° 14' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 469. Kjøbenhavn 1912.)

**575. Lystønde udlagt. Pelotas. Rio Grande do Sul.** Paa Banken paa N.-Siden af Indløbet til Pelotas Haven er udlagt en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 14 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 10 Sek. Omtrentlig Plads: 31° 44' S. Br. 52° 12' V. Lgd.

**576. Lys- og Fløjtønde udlagt. Montevideo. Rio de la Plata.** Tæt ved den gravende Kanal ved Indløbet til Montevideo er i 4. m Vand udlagt en Lys- og Fløjtønde, der viser hvidt Et-Blink, 1. Sm S. fra de ydre Lystønder. 34° 57' 40'' S. Br. 56° 12' 55'' V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 493.)

**577. Skår rapporteret. Møyne Harbour. Sarmiento Channel. Chile.** Damperen »Elm Branch« har rørt ved et Skår med 4. m Vand c. 0.5 Kbl N. 21° V. fra Lecky Shell Point og 1. Kbl N. 61° Ø. fra NV-Enden af Eclipse Island. Omtrentlig Plads: 51° 19' S. Br. 74° 05' V. Lgd.

**578. Vrag. Tres Hermanas Bank. Valdivia.** Vraget af det norske Skib »Imgard« paa den N.-lige Iæl af Tres Hermanas Bank ligger 8. Kbl S. 24° V. fra Niebla Bluff Fyr og S. 62° Ø. fra Atreal Rock Baae. Noget af Vraget er synligt over Vandet. 39° 52' S. Br. 73° 26' V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**579. Fyr forandret. Capo Bellavista. Sardinien Ø-Kyst.** Capo Bellavista Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Paa Grund af Forsøg varierer Lysene, der er c. 28 Sm. 39° 55' 44'' N. Br. 9° 42' 53'' Ø. Lgd.

**580. Fyr tændt. Brucoli. Augusta N. Sicilien Ø-Kyst.** Et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3. Sek., Mørke 1.5 Sek., er tændt paa Ø-Pynten ved Mundingen af Porcaria, tæt ved Leandria Brucoli. Lysgrænserne vil senere blive bekendtgjort. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 10 Sm. 37° 17' N. Br. 15° 11' Ø. Lgd.

**581. Fyr tændt. Rodi. Italien Ø-Kyst.** Paa Yderenden af den under Bygning værende Møle ved Rodi Ankerplads er tændt et fast Fyr. Rodi: 41° 55' N. Br. 15° 53' Ø. Lgd.

**582. Advarsel imod Miner. Saloniki. Tyrkiet.** Kontaktkrimer er udlagt ved Indløbet til Saloniki, N. for Panomi Point Fyrs Breddeparallel. Neutral Skibe skal følge Ledslampere og de maa give Art, paa de Signaler, som gives fra 2 Signal-Stationer, der er oprettet i Nærheden af Stedet, da de ellers vil blive beskudt. Efter Solnedgang vil Signal-Stationerne afhørende Blus og affyre Kanon-skud for at tilkøndge, at Passage er forbudt. Panomi Point:

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

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

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tilgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

## Iver C. Weilbaech & C.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

### Kompasser

efter  
Lord Kelvins System  
eget Fabrikat.

Spritkompasser  
E. S. Ritchie & Sons  
originale  
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser  
(Sprit og tørre)  
i Kasse eller Hus med  
Lampe.

Azimutinstrumenter  
Pejlstøtter

Kikkerter  
dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter  
med og uden  
Kew Certifikat

Reparationer  
udføres.



### Walkers

originale  
Lodde- og  
Løgeapparater  
Fuldfarts  
Loddemaskiner  
Loddespil

Loddewire  
(enkelt og dobbeltslaect)

Barometre  
Hydrometre  
Clinometre  
Megaphoner  
Parallellinealer  
Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner  
med og uden Certifikat  
Morses Signallanterner  
m. n.

Reparationer  
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

## Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panterel.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
6886, Kjøbenhavn K.

## Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 12. Marts 1912.

19. Aarg.

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS**  
  
**AKVAVITTER.**



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

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

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

## LANDMANDSBANKEN

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

**De private Assurandører** lim.  
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

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

Telegramadr  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

**Ankere, Kjæder, Tougværk**

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

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

**Rahtjens originale Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.

Paa Grund af Indkaldelse til Militærtjeneste søges til en Skibsmæglerforretning i en større Provinsby til 1. April en ung Mand imellem 18 og 22 Aar, som er uddannet i Mæglerfaget.

Billet, mærket: „Mægler“ med Anbefalinger og Gagefordring, indlægges inden 8 Dage paa dette Blads Kontor.

## Ballastjærn.

Et Parti prima Ballastjærn 14½" × 5" × 5", realiseres meget billigt.

**Chas. H. Christensen.**

V. Boulevard 46. Telefon Central 76.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Mora 2393.

A/s Dampskibsselskabet „Heimdal“

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1911 betales Udbyttet for 1911 daglig mellem Kl. 11—1 med 6 % paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55, Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1912.

P. D. V.  
Martin Carl.

Aktieselskabet  
**Dampskibsselskabet „Fiona“**

afholder den aarlige Generalforsamling Fredag den 29. Marts Kl. 2 1/2 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar med Angivelse af Selskabets Status til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor fra 10—11 Fmd. og 1—3 Eftm., hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 9de Marts 1912.

**Bestyrelsen.**

Aktieselskabet

**Dampskibsselskabet „Vendila“**

afholder den aarlige Generalforsamling Fredag den 29. Marts Kl. 3 1/2 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status, til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor fra Kl. 10—11 Fmd. og 1—3 Eftm., hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

**Bestyrelsen.**

Aktieselskabet

**Dampskibsselskabet „Cimbria“**

afholder den aarlige Generalforsamling Fredag den 29. Marts Kl. 4 1/2 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, St.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status, til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor fra 10—11 Fmd. og 1—3 Eftm., hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

**Bestyrelsen.**

Aktieselskabet

**Dampskibsselskabet „Neptun“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 1 1/4 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

**C. K. Hansen.**

**Bjorch-Jensen & Co.**  
Skibsprovianteurier  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Nortlig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr. „Bjorch-Jensens“.  
Telefon 7262.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgkontor,  
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

**Remingtons**

Factura- og Bogholderimaskine  
skriver, addorer og subtrahører  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

Aktieselskabet

**Dampskibsselskabet „Dannebrog“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 12 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Forslag fra den korresponderende Røder om Beinyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen.
3. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, mod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

**C. K. Hansen.**

Aktieselskabet

**„Dampskibsselskabet af 1896“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

**C. K. Hansen.**

**Dampskibsselskabet „Torm“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes, Tirsdag den 26. Marts Kl. 3 i Hotel „Phønix“, Bredgade 37.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 3) Forslag om Erstatning af en bortkommen Aktie med en ny.
- 4) Forslag fra Bestyrelsen om Ændringer i Lovene.
- 5) Valg af Kommitterede og Revisorer.

København, den 8. Marts 1912.

**Bestyrelsen.**

**Officielle Bekendtgørelser.**

**Tvangsauktion over Skib.**

Efter Begæring af en Udlægshaver afholdes **Torsdag den 21. d. Md. Kl. 12 Middag** ved Havnen ved Faxe Ladeplads en offentlig Tvangsauktion over

**Galeasen „Anna“ af Rødvig** af Brutto Register Tonnage 23,70/100, Netto Register Tonnage 17,65/100, bygget 22. Marts 1896 i Lillehedinge, tilhørende Christian Nielsen af Rødvig.

Auktionskonditioner og øvrige Salget vedrørende Dokumenter ligger til Eftersyn for Lysthavende her paa Kontoret samt hos Overretssagfører V. Larsen, Storehedinge.

Stevns Faxe Herreders Auktionsret, den 8. Marts 1912.  
**Haxthausen.**

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1912.

Kularbejderstrejken. En Skibsfører skriver til os fra en engelsk Kulhavn: Foreløbig føles Trykket af Kularbejderstrejken ikke videre. Jernbaner og Fabriker har indskrænket Arbejdet, men kun med det Formaal at kunne udholde en længere Kamp, ikke fordi de nuværende Forhold tvinger dem dertil. Mineejerne har store Forraad af Kul, for dem betyder det foreløbig kun en Realisation af Varelageret til en Pris af 100 pCt. over den daglige Pris. Her findes Tusinder af Tons Kul klar til Forbrugerne. Den 5. Marts udskebendes endnu hele Ladninger. Først naar dette betydelige Oplag er realiseret, eller nærmer sig sin Realisation, kan der være Grund for Mineejerne til at indlade sig paa Underhandlinger. Foreløbig tjener de Kapitaler, idet mange af dem bliver af med aargamle Oplag, af hvilke de aldrig har ventet at kunne bringe Pengene ud, til dobbelt Pris. For Mineejerne er der foreløbig kun Grund til at betragte Strejken som en Velgerning. I Stedet for at Kulmarkedet skulde ramle sammen, som der var stor Udsigt til, vil Strejken maaske paa flere Maader have heldige Virkninger, og der er ingen Udsigt til, at Kulpriserne vil falde foreløbig. Der er derimod Grund til at vente, at naar Strejken er sluttet, vil Prisen holde sig c. 3 sh. eller mere over, hvad man i de senere Aar har kaldt normalt. For mange vil dette betyde store Udgifter, men det antages dog i Almindelighed, at man gaar en lysere Tid i Møde. Hvad Søfarten angaar, saa har Erfaringen vist, at dyre Bunkerkul har givet gode Fragter. Det samme tør man haabe vil ske i dette Tilfælde, saa Rederne ved en god Sommer kan indvinde, hvad Strejken har lagt.

Følgende Telegrammer er indløbet:

London, den 8. Marts. I Grubearbejderstrejken er der nu indtraadt en betydningsfuld ny Situation, idet Regeringen har indbudt begge Parter til et Fællesmøde med den.

Grubeejerne fra Skotland og Northumberland ankommer i Dag til London for at forhandle med Regeringen. Grubeejerne i Wales indtager stadig den samme afvisende Holdning.

En Nationalkonference af Delegerede for Grubearbejderne træder sammen den 11. ds. Det anses for sikkert, at Grubeejerne vil modtage Regeringens Indbydelse til Fællesmødet.

London, den 9. Marts. Medlem af Parlamentet, Sir Tudor Walters, har i en Tale i Sheffield den 9. ds. bl. a. udtalt, at han troede, at man stod nær ved en Bilæggelse af Grubearbejderkonflikten. Folk i London, der stod Begivenhederne paa nært Hold, var meget mere forhaabningsfulde nu og ikke utilbøjelige til at tro, at et Grundlag for Bilæggelsen vilde blive fundet den 12. ds. (Ritz. Bur.).

Diplomatiet i Østasien. Folketingets Finansudvalg har den 7. ds. med Nørhøve som Ordfører afgivet Betænkning om Lovforslaget om Forandring i Lov af 27. Maj 1908 om Diplomati- og Konsulatvæsenet. Det hedder i Betænkningen bl. a.:

De i Østasien stærkt interesserede danske Foretagender, Det store nordiske Telegrafselskab og Det østasiatiske Kompagni, har tillagt Oprettelsen af en diplomatisk Repræsentation i Østasien saa stor Betydning, at de har tilbudt Regeringen at indestaa for Ydelsen af et aarligt Bidrag i 10 Aar paa 24,000 Kr. til dette Formaal.

De to nævnte Selskabers Interesser i Østasien omfatter imidlertid ikke alle danske Interesser i disse Lande: foruden de egentlige Statsinteresser har andre danske Foretagender og private Interesser forholdsvis samme Krav paa den danske Stats Støtte.

Der foreligger derfor her en Statsopgave, der løses paa den for Staten værdigste og for alle de paagældende

Interesser mest betryggende Maade ved, at Staten ikke blot udnævner den paatænkte diplomatiske Repræsentant, men ogsaa paatager sig alle de deraf lydende Udgifter, og i Henhold hertil kan hele Udvalget tiltræde et af Udenrigsministeren stillet Ændringsforslag, hvorefter der ansættes en Ministerresident i Østasien. Dennes Løn ansættes til 8,000 Kr., hans Opholdspenge til 18,000 Kr., Kontorhold til 6,000 Kr. og Honorar for at repræsentere i Japan 6,000 Kr., ialt 38,000 Kr. Ved Nedlæggelse af den nuværende Post som Legationssekretær i Peking spares 14,000 Kr.; den aarlige Merudgift bliver altsaa 24,000 Kroner.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet.

Mississippiflodens Udløb. Det kgl. danske Konsulat i New Orleans har indberettet, at Southwest Pass, det vestligste af Mississippiflodens tre Udløb, nu er blevet aabnet for Sejlads, efter at det i en Aarrække har været lukket paa Grund af Uddybningsarbejder.

Selve Lobet i Southwest Pass er nu 31 Fod dybt og 500 Fod bredt. Uddybningsarbejdet vil blive fortsat, indtil Lobet bliver 1,000 Fod bredt. Lige for Passet er Dybden paa Barren fra 28 til 33 Fod.

Fuldstændige Oplysninger angaaende Fyr og Bøjer paa Southwest Pass findes i Hydrographic Office's »Notice to Mariners«, Nr. 49 af 9. December, og Nr. 51 af 23. December 1911, hvilke vil være vedkommende danske Marineautoriteter i Hænde.

Cirka 18 engelske Mil Nord for Munden deler Mississippifloden sig i tre Løb: North Pass, South Pass og Southwest Pass. North Pass besejles kun af mindre Fartøjer og har derfor kun lokal Betydning. For de større og største Skibes Vedkommende har South Pass været det eneste Sejlløb, der førte ind i selve Floden, som er betydelig dybere end Passene. South Pass er fra 26 til 28 Fod dyb og fra 235 til 610 Fod bred. Ud for South Pass er der 28 Fod Vand paa Barren.

Af Hensyn til det betydelig dybere og rummeligere Løb i Southwest Pass reflekterer Skibsmæglere, der er interesseret i Trafikken paa New Orleans, nu paa Tilbud af betydelig større Skibe, end de hidtil har kunnet befragte til denne Fart.

Motorskibene. I en Aarsberetning fra den danske Generalkonsul i Leith Edmund Berry til Udenrigsministeriet hedder det i Følge »Meddelelser fra Udenrigsministeriet«:

Det Østasiatiske Kompagnis Forsøg med Oljemotorer, med hvilken Dampskibet »Jutlandia« paa 5,000 Tons og 3,000 H. K., som bliver bygget paa Clyden, skal udstyres, har været Aarets sensationelle Begivenhed. Dette Skib er det første af denne Type, der er blevet konstrueret paa Clyden, og saavel Ingeniører som Skibbyggere ser med den største Interesse hen mod Skibets Prøvefart.

Dampskibsrederiforeningen. Efter at der har været ført Forhandlinger imellem Direktør A. O. Andersen paa »Dansk Dampskibsrederi-Forening« og Generalkonsul Johan Hansen paa sit Firmas Vegne, er der opnaaet Enighed om, at Firmaet C. K. Hansen er genindtraadt i Foreningen fra og med 1. Januar d. A.

Konsulatvæsenet. Under 27. December er J. H. Stirling af Belfast udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tyskland: Bulgarien er erklæret for kolerafri. Tyskland: Odessa er erklæret for pestfri.

Sag om Bjergeløn. Frederikshavn, 7. Marts. Svitzers Bjergningsentreprise havde ved Frederikshavns Søren anlagt Sag mod Firmaet P. I. Kall som Kommissionær for Dampskibet »Nordmand» af Kristiania, der strandede ved Agger midt i September Maaned, til Betaling af Bjergeløn for Skib og Ladning af 100.000 Kr. For Skibets Vedkommende er der nu indgaaet Forlig, idet Kaskoassurancen betaler Svitzer 70.000 Kr., medens Sagen fortsættes for Ladningens Vedkommende.

Skoleskibet »Viking». Gennem den paa Finansloven genoptagne treaarige Bevilling til Skoleskibet »Viking», tør dettes Fremtid i Henseende til dets Bevarelse som Skoleskib i Folge »Riget» betragtes som sikret. Da der var Tale om, at Skibet skulde sælges til Tyskland, traadte det private Initiativ til, og der er i denne Sag vist megen Offervillighed. Banken, der har Prioritet i Skibet, har nedskrevet sin Fordring betydeligt. Aktionærerne har tilladt, at Skibet forsikres for en meget lav Sum, hvorved der spares en betydelig Udgift, og endelig har man rundt omkring i Havnebyerne bevilget en Række store Bidrag. Medens de private frivillige Bidrag hidtil har udgjort 10.000 Kr. om Aaret, er man nu oppe paa et Beløb af 50.000 Kr. aarlig. Viking's Bestyrelse har ment, at det vilde interessere Bidragyderne ude i Provinsen at faa Lejlighed til at aflægge et Besøg om Bord, og man overvejer for Tiden at arrangere en Rundrejse til de forskellige Havnebyer.

Ophævet Isbryderafgift. Mæglerfirmaerne C. I. L. Rasmussen og Munné & Schütt i Stettin meddele os, at Isbryderafgiften for Stettin ophævedes fra og med den 10. ds.

Udlagte Lystønder. Marineministeriet har fra Lodskaptajnen i Malmö modtaget Underretning om, at Lystønden »Store-Middelgrund» er udlagt paa Station. »Fovrfeld» Lystønde er ogsaa udlagt.

## Engelsk Søretsdom.

### »Both to blame» Klausulen.

Den 28. Februar var skriver »Shipp. Gaz.» en Mærkedag i Admiralitetsrettens Historie, idet nemlig Retten for første Gang skulde afgøre, hvor stor en Del af Skaden, der skulde paalægges hver især af to Skibe, der begge havde Skyld i en Kollision. Dette Hverv er paalagt Retten ved The Maritime Conventions Act. Loven, der fik kongelig Stadfæstelse i England den 16. Oktober f. A., fastsætter, at i Kollisionstilfælde, hvor begge Skibe har Andel i Skylden, fordeles Ansvaret i Forhold til hvert Skibs Andel i Stedet for som tidligere, hvor Skibene i lignende Tilfælde maatte dele lige. Den gamle Regel har jo mange Tilfælde virket uretfærdigt, saa for saa vidt kan den nu kun foretrakkes, og Dommeren har stadig, hvis han ikke mener at kunne afgøre, hvem der har den største Andel i Skylden, den Udvej at dele Ansvaret lige. Dette kan i Folge Loven gøres, hvor »it is not possible to establish different degrees of fault».

Retten's Formand har offentlig tilkendegivet sin Tilfredshed med Loven, idet den, som nævnt, sætter Dommeren i Stand til at domme mere retfærdigt i Kollisionstilfælde.

Selve Dommeren i den paagældende Sag, Mr. Barrgrave Dean, gjorde ikke Indtryk af, at han værdsatte det ny Hverv, der var paalagt ham, og han sagde, at det var kommet bag paa Retten, som »a sudden blow». Han bemærkede tillige, at Hensigten med Loven øjensynlig var at kaste et alvorligt Ansvar paa Dommeren, men det kunde maaske ikke være anderledes.

Sagen drejede sig om det britiske Dampskib »Woodmere» og det italienske Dampskib »Rosalia», der kolliderede i Nordsoen. Woodmere» maaler 328 Netto Reg-Tons og var den 7. Februar Kl. 4.15 Em. NV. for Newarp Fyrskib paa Rejsen fra North Woolwich til Goole i Vandballast. Vejret var laaget med skiftende Tæthed. »Woodmere» styrede en Kurs af NV,  $\frac{1}{2}$  N., misvisende. Dampskibet »Spero», som havde indhentet »Woodmere», og som var c.  $\frac{1}{4}$  Sm. foran paa Bagbordside gav pludselig to korte Stød, paa hvilket et Skib, der viste sig at være »Rosalia», svarede med to korte Stød, paa Styrbordside af »Woodmere». Paa »Woodmere» blev straks givet Styrbords Ror og svaret med to korte Stød i Dampfløjten, og der blev straks derefter givet haardt Styrbords Ror; omtrent samtidig kom »Rosalia's» Toplanterne i Sigte c. to Streger om Styrbord i  $\frac{1}{4}$  Sm. Afstand, og den gav igen to korte Stød, som »Woodmere» atter besvarede med to korte Stød. Roret var stadig haardt Styrbord. »Rosalia» kom med stor Fart øjensynlig for Bagbords Ror, og dens Toplanterne og den røde Lanterne blev efterhaanden synlige. Skont den senere gav tre korte Stød i Fløjten, vedblev den med stor Fart at nærme sig »Woodmere», hvis Ror i sidste Øjeblik, for at mindske Kollisionens Virkninger, blev lagt haardt Bagbord. »Rosalia» ramte med sin Stæv »Woodmere» paa Styrbordside agten for midtskibs med en saadan Kraft, at »Woodmere» sank i Lobet af 10 Minutter. »Woodmere» hævder, at »Rosalia» gav vildledende Fløjtesignaler, at den ikke gik med mindsket Fart, at den gav Bagbords Ror og ikke Styrbords i Overensstemmelse med de Signaler den gav, at den undlod at stoppe op, da den horte Fløjtesignaler foran for tværs, og derefter navigere med Forsigtighed, og at den undlod at give Taagesignaler eller moderere, standse eller bakke Maskinernes Fart.

»Rosalia» er et Dampskib paa 2,673 Netto Reg-Tons og var paa det paagældende Tidspunkt paa Rejse fra Tyne Dock til Genua med en Ladning Kul. Der herskede tæt Taage, og »Rosalia», hvis Maskiner arbejdede langsomt, styrede en Kurs af SØ, til S., misvisende, idet den gjorde en Fart af c. 2 Knob. Der blev givet Taagesignaler med Dampfløjten. Under disse Forhold var nogle to Støds Signaler bleven vekslat med en modgaaende Damp, der passerer paa Styrbordside, og »Rosalia» fortsatte sin Kurs, da to korte Stød hortes paa Bagbordside, afgivet af »Woodmere». »Rosalia's» Maskiner blev straks beordret fuld Kraft »Bak» og Roret lagt haardt Styrbord for at støtte den, og der blev givet tre korte Stød i Fløjten, dette Signal blev gentaget flere Gange. »Rosalia» havde næsten om ikke ganske lobet Farten af sig, da »Woodmere's» grønne Lanterne kom i Sigte c. tre Streger om Bagbords Boven i ikke 100 Yards Afstand foran Boven af »Rosalia», givende to Stød i Fløjten. Den ramte med det agterste af Styrbordside »Rosalia's» Stæv, hvorved den blev saa slemt beskadiget, at den straks sank.

Fra »Rosalia's» Side fremhæves det, at »Woodmere» gik med for stor Fart og undlod at stoppe op, da den horte »Rosalia's» Fløjte foran for tværs, og navigere med Forsigtighed, at den fejlagtig gav Styrbords Ror, og endelig at den undlod at give Taagesignaler.

Dommeren fremhævede i sin Kendelse, at efter hans Mening havde begge Skibene Andel i Skylden først og fremmest »Rosalia», fordi den ikke, da den i Taagen horte

en Fløjte paa sin Styrbordsside foran for tværs, i Overensstemmelse med Reglerne stoppede sin Maskine, men i Stedet for gik den frem, og passerede saa først »Spero» Styrbord til Styrbord, meget nær. Dette var heldigt sluppet for begge disse Skibe. »Woodmere» horte paa sin Side »Rosalia» og »Spero» udveksle to Stød, hvorefter den straks i Følge Reglerne skulde have stoppet sin Maskine, dette gjorde den ikke, og den gav heller ikke et langt Stød i Fløjten for Taage, men gentog derimod To-Støds Signalet, som den horte de andre to Skibe veksle. Dette er i absolut Modstrid med Reglerne, og der lides kun den Undskyldning, at den er bleven narret, da den horte de to Skibe foran sig begge give to Stød, og derfor gjorde, hvad der maaske ikke er helt ugrundet i dette Tilfælde — nemlig lagde Roret haardt Styrbord og satte Maskinen paa fuld Kraft frem, men den burde have stoppet.

Da Hovedskylden maatte lægges paa »Rosalia» dømtes den til at udrede 60 pCt., medens »Woodmere» slap med 40 pCt.

Om Sagens Omkostninger vægrede Dommeren sig ved at træffe en Afgørelse, idet han fremhævede, at efter hans Anskuelse havde Skibene meget nær lige Andel i Sammenstødet.

Dommeren erklærede sluttelig, at han haabede, at Dommen vilde blive appelleret.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening Fyns Kreds.

afholdt sin aarlige Generalforsamling Søndag den 10. Marts i Troense. Generalforsamlingen var noget mindre talrigt besøgt end sædvanlig. Fra Svendborg kom Deltagere i en af Sydfynske Dampskibsselskabs Baade; fra Thuro saltes man over i Sejljoller. Flest Medlemmer var mødt fra Troense, og alligevel var der ialt kun godt 30 til Stede, da Formanden, Mægler H. A. Hansen, Thuro, lod Velkommen, specielt til Foreningens Sekretær, Minor Rasmussen, og Kontorchef Krogh, der som sædvanlig gjorde Kredsen den Ære at overvære Generalforsamlingen.

Til Dirigent valgtes fhv. Havnefoged Moller, Svendborg, der konstaterede lovlig Indvarsling og meddelte Dagsordenen.

### Regnskabet

forelagdes af Regnskabsføreren, Rejseagent Ferd. Nielsen, Svendborg.

I den store Afdeling er indtegnet 148 Skibe med 22.002 Tons, i den mindre 13. Af passive Medlemmer er der 9, og 5 Skibe uden for Distriktet med 692 Tons. I Kontingent svarer den store Afdeling til Hovedforeningen Kr. 1.712.10, til Lokalforeningen Kr. 297.02, den mindre Afdeling henholdsvis Kr. 77.95 og Kr. 18.17. De 5 udendistrikts Skibe svarer henholdsvis Kr. 181.75 og Kr. 106.19.

Hovedforeningen har en Indtægt af Kr. 1.964.40, Lokalforeningen af Kr. 1.251.67. Af Udgifterne nævnes 25 Kr. til Mindesmærket for Admiral Bruun.

Regnskabet, der er revideret af Skibbygmester N. P. Petersen, Thuro og Kølmand A. E. Hansen, Svendborg, godkendtes enstemmigt ved Haandsoprækning.

Formanden aflagde følgende Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar:

Siden sidste Aars Generalforsamling har der været afholdt et ikke ubetydeligt Antal Møder, dels indenfor Kredsen og dels sammen med Bestyrelsen for Æro Kreds, samt Sekretæren for Hovedforeningen, Kapt. Minor Rasmussen, til Behandling af forskellige Sejlskibsfarten vedrørende vigtige Sager. Af disse skal jeg nævne den længe forventede Ændring i Lov om Lodsning under Bugsering,

der ogsaa omtaltes ved sidste Generalforsamling, men som trods Forløbet af to og et halvt Aar siden Betænkningen, der var tiltraadt af Marineministeriet og Søfartsministeriet, fremkom, endnu ikke er kommet videre. Den nuværende Marineminister har i Følge sin Udtalelse i Folketinget i November Maaned Betænkning ved at fremlægge Forslaget for Lovgivningsmagten, men betonedede dog sin Villighed til Forhandling. Kredsen Æro og Fyn samt Sekretæren har derefter ført Forhandling med Udvalget, der behandler Ændring i Lov om Lodsvesnet, ligesom man har anmodet Kredsen Repræsentanter i Folke- og Landsting om at arbejde hen til, at vi faar Ændring i den nu bestaaende Undtagelseslov. Ligeledes har man ført Forhandling og taget Stilling til Udkast til Aktielov, et Udkast, som indeholder Bestemmelser, der i høj Grad vil vanskeliggøre Dannelse af Skibsaktieselskaber, og hvortil man har stillet Ændringsforslag. Endvidere har man ført Forhandling om en af Justitsministeriet fremsendt Forespørgsel om, hvorvidt det formentes nødvendigt ved Lov at indskrænke den bestaaende Frihed til at oprette Kontrakter mellem Kystboerne og Bjergningsentrepriser om Samarbejde ved Skibes Bjergning. I Betragtning af, at der ikke foreligger nogen Grund til ved given Lejlighed at stille en Bjergningsentreprise som Svitzers i yderste Forlegenhed, sammenholdt med, at man ikke havde Grund til Klage over dette Selskab, formenter man ikke at kunne anbefale Lovgivning paa dette Omraade. Yderligere har man forhandlet om Bestemmelserne i den sidste Forordning om Lægemedler i Skibe, som er alt andet end tilfredsstillende for Skibsfarten, idet den kræver meget kostbare Medicinkister for Skibe, der gaar udenfor den indskrænkede Fart, hvadenten Besætningen er stor eller lille. Uagtet Forordningen er ganske ny, er man enig om at arbejde for dens Ændring. Jeg skal i denne Forbindelse meddele, at det var paa et noget sildigt Tidspunkt, at Sejlskibsrederne blev repræsenteret i dette Udvalg. Da det efter den utilfredsstillende Forordnings Bestemmelse kan se ud til, at Interesserne ikke er bleven varetaget paa ønskelig Maade, ser jeg Anledning til paa dette Stævne at give en nærmere Forklaring, og jeg vil derfor oplæse de Ændringsforslag, som blev stillet fra min Side. (Skrivelsen oplæses.) Der var imidlertid inlet at gøre. Ændringerne forkastedes kun med en ganske lille Undtagelse.

Endelig skal jeg nævne Arbejdet med Hensyn til Ændring i Bestemmelser om Karantæne for Skibe, der besejler franske Havne. En Bestemmelse, som har været os kostbar ved Ophold i Forbindelse med betydelige Udgifter. Denne Sag slaar nu paa et Underhandlings-Stadium mellem det danske og franske Karantienevæsen, altsaa paa Forhaabningens Vej. Alle disse Sager har været behandlet mellem Æro og Fyns Kredse og Sekretæren.

Iøvrigt har Bestyrelsen varetaget Foreningens Interesser og løbende Forretninger samt paa Hovedforeningens Generalforsamling varetaget Kredsen Interesser efter bedste Skon og Evne. Til Slutning skal jeg udtale, at det er af overordentlig stor Interesse, at man staar i saa nær Kontakt med Hovedbestyrelsen gennem Sekretæren samt at der finder Samarbejde Sted med Ærokredsen, hvad jeg ogsaa maa opfatte som et Udslag af Sekretærens forstaaende Maade at arbejde paa. (Sluttes.)

## Panamakanalen.

Udenrigsministeriet har fra den danske Konsul i New York, C. La n, modtaget følgende Beretning:

I Følge Meddelelse fra Washington til The Journal of Commerce and Navigation, det paalideligste og bedst underrettede Handelsblad i New York, skal det af Repræ-

sentanternes Hus til Udarbejdelse af Regler for Benyttelsen af Panamakanalen nedsatte Udvalg have fuldført sine Arbejder og være blevet enig om det Forslag, der skal indbringes i Huset med det første. Dette Lovforslag skal indeholde følgende Bestemmelser:

1) Kanalen skal staa aaben for alle Nationers Skibe — derunder altsaa ogsaa amerikanske Skibe — paa nøjagtig samme Vilkaar. Heller ikke vil der blive givet amerikanske Skibe i Kystfart (fra Atlanterhavshavne til Pacific Kysten gennem Kanalen) nogen Begunstigelse med Hensyn til Afgiften etc.

2) Der fastslaas en Maksimums- og en Minimumsrate for Afgifter, indenfor hvilke Rater Præsidenten skal kunne fastsætte Kanalafgiften. Maksimumsraten skal være 1.25 Dollars, Minimumsraten 75 C.—90 C. pr. Netto Reg.-Ton, men det ventes, at Præsidenten vil fastsætte Afgiften til c. 1.00 Dollar pr. Netto Reg.-Ton.

3) Kanalzonens geografiske Grænser defineres nøjagtigt, ligesom det fastsættes, under hvilke nærmere Betingelser Kanalen skal anses for at staa aaben.

4) Der ansættes en Guvernør for Kanalzonen. Denne Embedsmand udnævnes af Præsidenten efter Samraad med Senatet for et vist Antal Aar, og hans Myndighedsomraade fastsættes med stor Nojaglighed.

5) Regeringen skal sørge for Oplag af Kul og andre Fornødenheder ved Kanalen i den første Tid, medens det senere overlades til dens Forgødtbefindende, om den vil fortsætte eller ej.

Det overlades til Regeringen at træffe de nødvendige Foranstaltninger til Afsluttelse af Kontrakter med private Rederier om Transport af Kul til Kanalens Depot.

For saa vidt ovenstaaende Bestemmelser virkelig indeholdes i Forslaget, synes det at antyde, at Repræsentanternes Hus har godkendt den almindelige Fortolkning af »Hay-Paunsefoote« Traktaten og har opgivet at søge at opnaa nogensomhelst Begunstigelse for den amerikanske Skibsfart i Retning af Nedsættelse af eller Fritagelse for Kanalafgifter, og at den Propaganda, som blev sat i Gang fra protektionistisk Side og støttedes af Redere og Skibbyggere, ikke har ført til noget Resultat.

Ved Fastsættelsen af saa rimelig en Kanalafgift, som 1 Dollar pr. Netto Reg.-Ton, vil man aabenbart lægge saa faa Hindringer som muligt i Vejen for Benyttelsen af Kanalen. Til Sammenligning skal anføres, at Afgiften i Suez-Kanalen er 1.50 Dollar pr. Netto Reg.-Ton.

Bestemmelsen om, at De Forenede Stater agter at gøre et Forsøg med Salg af Kul og andre Fornødenheder til Kanalen, i hvert Fald saa længe Driften er paa det eksperimentale Standpunkt, har betydelig Interesse for Danmark. Man er i Søfartskredse i New York paa det Rene med, at saafremt denne Bestemmelse virkelig skulde blive bragt til Udførelse, vil det blive Forsynningen med Kul, der vil komme til at spille den vigtigste Rolle, og det Spørgsmaal, der da paatrænger sig for danske Interessers Vedkommende, er det, hvorvidt det vil være muligt at nedlægge Kul fra De Forenede Stater ligesaa billigt i Colon som paa St. Thomas. Dette Spørgsmaal mener mine Hjemmelsmand foreløbig maa besvares bekræftende. De Skibe, der nu leverer Kul til Brug ved Kanalen, faar som Regelt Returfragt fra Cuba (Jernerts til U. S. A.), og det samme er Tilfældet med Kulskibe, der sejler paa St. Thomas. Skønt Rejsen fra E. Eks. Newport News til Colon og fra Colon til Santiago de Cuba er  $1.800 \div 726 = 2.526$  miles, medens Vej længden fra Newport News til St. Thomas og derfra til Santiago er  $1.304 \div 685 = 1.989$  miles, altsaa 537 miles i St. Thomas Favor, maa det imidlertid betænkes, at der selvfølgelig vil kunne opnaas lavere Rater ved Certepartier omhandlende de langt større Kvantiteter, der skal afskibes til Colon, end for de forholdsvis smaa Partier, der nu sendes til St. Thomas. De Skibe, der gaar i forstnævnte Fart, er langt større end de, der gaar paa St. Thomas, og Losningsforholdene i Colon langt bedre end i sidstnævnte Havn, hvor man endnu bruger

den gammeldags Losningsmetode, saaledes at Skibe af større Tonnage i Colon kan ekspederes paa langt ringere Tid, end der vilde medgaa dertil i St. Thomas. For Skibe med De Forenede Stater som Udgangspunkt vil St. Thomas sikkert aldrig faa nogen Betydning som Kulhavn, hvilket derimod vel vil blive Tilfældet med Hensyn til Skibe, der sejler fra Evropa til Amerikas Vestkyst, og muligvis ogsaa med Hensyn til Skibe fra Evropa med Avstralien som Bestemmelsessted, for hvilken Skibsfart Kanalen vil faa størst Betydning. Naar Forholdene iøvrigt bliver lige begge Steder, er der efter mine Hjemmelsmands Mening ingen Grund til at antage, at Skibe ikke ligesaa gerne vil anløbe St. Thomas som Colon for de nødvendige Bunkers.

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret fra sidste Uge, og der er kun ganske faa prompte Laster fremme fra sejlbare Havne, ligesom der kun er sluttet faa Fragter i den forløbne Uge. Strejken i Storbritannien virker overalt lammende i Forretningslivet, og foreløbig er der kun ringe Udsigt til Forlig. Fra Bottenhavene for senere Afskibning stiller Forholdene sig fremdeles gunstige, og England er nu ogsaa i Markedet med flere Ladninger.

Returfragterne Vest fra og Mellemrigsfart er kun fremme i begrænset Antal, idet Kullaster helt er udelukket, men Baterne er uforandrede.

Angaaende de mindre Skibe, har sidste Uge været ret livlig med Befragtninger, men Baterne er gennemgaaende uforandrede. Königsberg noterer  $5\frac{1}{2}$  à 6 M., Danzig 6 M., Stolpmünde og Colberg har begge sluttet 5 M., for Rug, Stralsund 4 M., samt Greifswald for Havre  $5\frac{1}{2}$  M. Stettin synes ved Vandaabning at skulle blive ret fast, ligesom ogsaa Lübeck utvivlsomt vil gaa lidt højere, da der ventes ikke saa faa Kahner dertil. Sverige er ogsaa godt som uforandret med tilstrækkelige Ladninger saavel Sten som Godning fra Sundhavnene, og med Hensyn til Danmark har Provinserne kun lidt at byde paa; desværre er Lockouten i Cementindustrien blevet til Virkelighed og sætter sine Spor ogsaa i Skibsfarten. Kjøbenhavn har stadig faa Skibe; der sluttedes for Hvede til Odense 18 Øre, Aalborg 17 Øre, Vejle 16 Øre, for Solsikkeager til Stege 20 Øre samt for Sojakager til Assens 20 Øre, Aabenraa 4 M.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Skakkeborg« (C. K. Hansen), som grundstødte ved Bernholm og efter et vanskeligt Bjejningsarbejde bragtes flot, er i Følge »Natt.« blevet solgt til Kulimportfirmaet Kampmann & Herskind. »Skakkeborg«, som endnu ikke er repareret, henligger udfor Refshaleoen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 9./3. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 8./3. — Algarve, Borries, afg. Marseille 10./3. — Anglo Dane, Tomnesen, afg. herfra 10./3. — Antwerpen, Madsen, pass. Lizard 8./3. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 9./3. — Arno, Fischer, ank. Emden 9./3. — Aurora, Gommesen, ank. Aarhus 7./3. — Baron Stjernblad, Sorensen, ank. Antwerpen 9./3. — Beira, Launge, pass. Portland 9./3. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Catania 7./3. — C. P. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 1./3. — Christian IX, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 9./3. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 25./2. — Douro, Sorensen, afg. London 9./3. — Esbjerg, Struве, ank. hertil 10./3. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank. hertil 5./3. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 6./3. — Hjelum, Henriksen, afg. herfra 9./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 10./3. — Jolantha, Rasmussen, afg. Pillau 10./3. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 8./3. — Kentucky, Andresen, ank. Stettin 8./3. — Kiev, Jorgensen, ank. Reval 9./3. — Kursk, Wieneke, ank. Windau 8./3. — Louise, Larsen, afg. herfra 10./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 7./3. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Oussant 8./3. — Minsk, Harder, afg. Horsens 8./3. — Moskovo, Jon Jonsen, ank. hertil 2./3. — Nicolai II, Jorgensen, afg. Algier 1./3. — Nordjylland, Soberg, afg. herfra 9./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 10./3. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 10./3. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 9./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 2./3. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 9./3. — Pregel, Iversen, afg. herfra 10./3. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 4./3. — Saratov, afg. Libau 9./3. — Saxo, Müller, afg. Antwerpen 10./3. — Seine, Dampf, afg. Bordeaux 10./3. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 21./2. — Thyra, Dam, afg. herfra 9./3. — Tiber, Petersen, afg. Neapel 9./3. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 5./3. — Tula, pass. Gibraltar 9./3. — United States, Gottsche, afg. Kristiansand 11./3. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 10./3.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Barcelona 9./3. — Nelly, Clausen, afg. Marseille 8./3. til Oxelösund. — Fanny, Eriksen, afg. Kristiansand 8./3. til Bosno. — Lilly, Duhn, pass. Emden 6./3. for Barcelona. — Alexy, Sorensen, ank. Königsherg 9./3. — Dagny, Bang, ank. Iviza 3./3. — Mary, Clausen, pass. Keiser Wilhelm Kanalen 9./3. for Rouen.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 5./3. — Amalienborg afg. Gibraltar 6./3. — Anna Mærsk ank. Huelva 1./3. — Brattingsborg afg. Kjøbenhavn 4./3. — Borglum pass. Oran 15./2. — Chassie Mærsk ank. Dordrecht 3./3. — Dansborg afg. Gibraltar 23./2. — Elsborg ank. Ghent 5./3. — Esrom pass. Port Suid 5./3. — Flynderborg afg. Sunderland 28./2. — Fredensborg ank. St. Nazaire 3./3. — Frederiksherg pass. Kjøbenhavn 7./3. — Guldborg, ank. Windau 2./3. — Gurra ank. Moss 6./3. — Hammerhus ank. New Orleans 17./2. — Harrildsborg afg. Bougie 6./3. — Hundborg ank. Haugö 5./3. — Honeborg ank. Windau 4./3. — Jelling pass. Gibraltar 6./3. — Jomsborg ank. Genua 4./3. — Jungshoved afg. Baltimore 29./2. — Jægersborg pass. Gibraltar 3./3. — Kallundborg pass. Bari 3./3. — Kalo afg. Torre 4./3. — Klumpenborg ank. Königsherg 1./3. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Lejre ank. Rio Janeiro 4./3. — Lilleborg afg. Dakar 1./3. — Marselisborg afg. Norfolk 2./3. — Næsborg ank. Neapel 4./3. — Peter Mærsk ank. Kjøbenhavn 25./2. — Raudelsborg afg. Windau 5./3. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg afg. Savona 5./3. — Skanderborg afg. Huelva 27./2. — Skjoldborg afg. Newport Mou 2./3. — Skodsborg afg. Huelva 5./3. — Spigerborg afg. Santander 5./3. — Stogelborg ank. Genua 4./3. — Stjerneborg ank. Helsingør 3./3. — Søborg afg. Kjøbenhavn 7./3. — Taarnborg afg. Ghent 4./3. — Tuborg ank. Ghent 29./2. — Ulfborg ank. Libau 2./3. — Uranienborg ank. Savona 5./3. — Visborg ank. Danzig 5./3. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 5./3. — Ørskild ank. Galveston 6./3.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Klaksvig 9./3. — Bodil, Jensen, afg. Motril 9./3. til Casablanca. — Ellen, Hansen, ank. Brake 8./3. — Nora, Lauritsen, afg. Ipswich 8./3. til Nakskov. — Laura, Pedersen, ank. Rotterdam 8./3. — Nordsoen, Mikkelsen, ank. Grao 8./3. — Noxos, Basse, ank. Reykjavik 8./3. — Norma, Madsen, ank. Harburg 8./3. — Marie, Jessen, ank. Havnefjord 7./3. — Hebe, Gregersen, afg. Cadiz 7./3. til Rio Grande do Sul. — Olga, Christensen, ank. Brake 7./3. — Cito, Jepsen, ank. Santander 7./3. — Ulla, Hansen, ank. Hook of Holland 7./3. — Laura, Pedersen, pass. St. Catherines 6./3. for Rotterdam. — Polly, Mathiesen, pass. Deal 6./3. for Cadiz. — Karla, K. Nielsen, afg. Ynuiden 6./3. til Cadiz.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shnokoff, Brandt, ank. Burntisland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rouen 8./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 29./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 8./3. — Excecleneo Pleske, Tannebek, afg. Novorossisk 1./3. til Nyborg. —

Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. New York 8./3. til Buenos Aires. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Antwerpen 6./3. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Rosario 17./2. — Newa, Dahl, afg. St. Thomas 2./3. til Buenos Aires.

Det østasiatiske Kompagni. Arabien pass. Petim 26./2. for udg. — Kina ank. Vladivostok 2./3. for hjemg. — Siam afg. Sabang 25./2. for hjemg. — Tranquebar afg. Yokohama 9./3. for udg. — Bandon ank. Middlesbro 8./3. for udg. — Bintang ank. Pantelleria 7./3. for hjemg. — Samui afg. Genua 8./3. for hjemg. — Chumpon afg. Penang 8./3. for udg. — Esrom pass. Suez 6./3. for udg. — Pagan afg. Sabang 6./3. for hjemg. — Selandia pass. Eastbourne 8./3. for udg. — Cathay afg. Hook van Holland 7./3. for hjemg. — Indien afg. Coronel 2./3. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 24./2. for hjemg. — St. Jan afg. Demerara 9./3. for udg. — St. Thomas afg. London 8./3. for udg.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Ghent 9./3. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Aarhus 9./3. til Rotterdam. — Gulfaxe, Petersen, ank. Ghent 7./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, pass. Dartmouth 8./3. — London, Boni, afg. Kratzwieck 8./3. til Stockholm. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, afg. Bathurst 8./3. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bathurst 8./3. til Marseilles. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Rufisque 4./3. — Roma v. Thun, ank. Teneriffa 1./3.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. London 8./3. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Perth Amboy 7./3. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Las Palmas 5./3. — Svend Schmidt, afg. Lissabon 5./3. — Urania, Clausen, ank. Cardiff 1./3.

Nordsoen. Nordland, Larsen, pass. Kopervik 6./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Liverpool 7./3. — Holland, Poulsen, ank. Hamburg 9./3. — England, Andersen, afg. Dartmouth 6./3. — Rusland, Bennetsen, ank. Helsingør 9./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirekaldy 4./3. — Martha, Christensen, afg. Swansea 1./3. — Ellen, Rathje, afg. Tunis 2./3. — Therese, Pedersen, ank. Genua 5./3. — Harriet, Larsen, afg. Tyne 29./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Tyne Dock 29./2. — Simone, Møller, afg. Arzew 3./3. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, afg. Oran 2./3. — Daisy, Lagesen, ank. Boucau 29./2. — Annine, Leth, ank. Sousse 11./3. — Kamma, Løffler, afg. Tyne Dock 4./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 1./3. — Helene, Sorensen, afg. Burntisland 25./2. — Sjølland, Svarrer, afg. Aalborg 8./3. — Agnete, Dam, ank. Helsingør 3./3. — Hermia, Farup, ank. Blyth 1./3. — Alice, Jorgensen, afg. Windau 10./3.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Cete 9./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Cete 7./3. — Valborg, Hansen, ank. Helsingør 2./3. — Estrid, Hansen, ank. Emden 5./3. — Gunhild, Hansen, ank. Windau 8./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 9./3. — Freja, Nielsen, ank. Narvik 8./3. — Vera, Thing, afg. Aalborg 8./3.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Frederikshavn 8./3.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Aalborg 7./3. — Enigheden, Jensen, ank. Helsingør 8./3.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Brügge 8./3. — Europa, Hansen, afg. Methil 8./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, pass. Skagen 7./3.

### Sejlskibe.

Æro. Argus, Jensen, afg. Æroskjøbing 7./3. til Frederiksstad — Maagen pass. Beachy Head 3./3. p. R. t. Åhus. — J. Kofoed, Andersen, afg. Air 6./3. til Casablanca. — Ruth, Folmer, ank. Holbæk 7./3. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Maracaibo 6./3. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Maracaibo 6./3. — Esther, Fabricius, ank. Hamburg 7./3. — Vega, Hansen, er afg. Dysart til Drobak. — Hydra, Christensen, ank. Dieppe 7./3. — J. A. Kromann, Christensen, afg. Göteborg 8./3. til Foreham. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 8./3. — Forældres Minde, Christensen, ank. Lillesand 8./3. — Karen, Boye, ank. Wemyss 8./3. — Marthing, Friis, ank. Fecamp 8./3. — Diana, Hansen, ank. Nykjøbing S. 8./3. — Mester, Petersen, ank. Wisnar 8./3. — Mariana, Petersen, ank. Augustenborg 8./3. — Valborg, Olsen, ank. West Wemyss 9./3. — Albertine, Madsen, ank. Fredericia 9./3. — Kristine, Rasmussen, ank. Ronne 8./3.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1912. — Engelsk Soretsdom. — Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fyus Kreds. — Panamakanalen. — Frægtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**

**Kjøbenhavn og Provinserne.**

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, f.b.v. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eft.).

**Th. Simonsens Eftf.**

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenelager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses  
Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1.200.000. Reservefond Kr. 600.000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse : Kongelige Søassurance.  
Gammel Strand 34. Telegram-Adresse : Søassurance.  
Telefon Nr. 124.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansenco“

**Stevedors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

Tlf. „Hansenco“  
Cronstadt

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**P. RUDBECK-LARSEN**

Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.

**MARIAGER.**

**A. Veltheim,**

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

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus

**Aalborg.**

**CHR. JENSEN**

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

**AXEL LUND** A/S

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

**Jydsk Skibsekviperings**

og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)

**KOLDING.**

En gros. En detail.

Overretsaagfører

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

Skibsmæglere  
AALBORG.  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Språngsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförning.

**Hill-Madsen<sup>s</sup>**

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Fribavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**C. HANSEN,**

**GJØRTLER OG METALSTØBER**  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,846.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE**

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

**Husk**

**Petersen-Faxe's**

**HERREEKVIPERING**  
Kjøbenhavn.

**De Herrer Kaptajner**

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Sæn. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**  
Prislister sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibaleventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 76. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**

**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotegade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

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

**„Dansk Søfartstidende“**

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

**ABONNEMENTSPRISEN.**

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
Do øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	20 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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



# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Fredag den 15. Marts 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Palat  
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla - Wirerope  
 Redningskrænde og  
 Redningsbæltter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavn. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilæger Nr. 11.



**Tekn. Maskinhandel.**

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

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

Adr.: Toldbodvej 7, Hæz. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	<b>A/S DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon 5801 • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	--	--

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

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

**KAY DYHR.**  
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).  
 Telefon 8901.    Kvæsthusgade 3, St.    Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
 6886.    Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**  
 Hovedforhandling for Danmark af  
**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Møntie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.  
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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

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

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
 af Skibsfører J. Kusk Jensen.  
 Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
 Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**  
 H. V. Buhl & Co. A/S  
 Frederikshavn  
 Nybygning af Staal- og Træskibe:  
 Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0 16'—0 Dybde over Blokkene  
**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**  
 Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlsfortermann, Kjøbenhavn.

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

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

Brugte Skrivemaskiner  
af forskellige Systemer  
tilsalg Vestergade 27.

**MILKMAID MELK**

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STAMPFABR. XANIA

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2. Træfles Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Aktieselskabet

**Dampskibsselskabet „Dannebrog“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 12 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Forslag fra den korresponderende Reder om Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen.
3. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, mod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

**„Dampskibsselskabet af 1896“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

**Dampskibsselskabet „Neptun“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

C. K. Hansen.

**Marstal**

**Staalskibshyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

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

**Kasko**

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

**Joh. Wesmann.**

Telegr.-Adr.: „Wesmann“.  
Kristiania. (H.O.479)

**RATIN**



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Bådebyggeri  
Aalborg  
 anbefaler sig med alt til Fagel beskæftende  
Reel og billig Betjening garanteres.

Telegr.-Adresse  
„Justice, Cardiff“.  
Code: A B C 5th. Ed.  
Skriv efter Illustrerede Prisopgaver.



**LOVERIDGE, LTD.**

DOCKS, CARDIFF.  
Fabrikant af:  
Træ- og Jernblokke, Borlednings Spring-Buffer, Couves' automatske Bolgedæmper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export i  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Enagentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

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

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

Efter »Rigsdagstidende« gengiver vi her følgende Bemærkninger fremsat af Søfartsministeren i Folketinget ved Finanslovens 3dje Behandling, den 8. ds., angaaende Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og Skoleskibet »Viking«:

»Med Hensyn til Spørgsmaalet om Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart skal jeg slutte mig til, hvad den ærede Ordfører (N. P. Jensen) sagde med Hensyn til de 2,000 Kr., hvormed denne Bevilling er bleven forøget. Allerede nu ydes der de ikke her i Byen boende Deltagere Godtgørelse for deres Rejsseudgifter, men der er Grund til at fremhæve, at naar disse Tilskud fremtidig skal udbetales forlods, bliver Stillingen absolut sikrere for dem. Jeg sætter stor Pris paa at bevare Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvis Virksomhed jeg tillægger overordentlig stor Betydning. Jeg skal her gøre den lille Sidebemærkning, at de tre Fjerdedele af de Sager, vi har i Ministeriet, er Søfartssager. Dette viser bedst, hvor stor Betydning det har for os, at vi har en Organisation paa dette Omraade, til hvilken vi til enhver Tid kan henvende os om Raad og Vejledning.

Tilskudet til »Viking« er jeg ganske overordentlig taknemmelig for. Det vilde efter min Mening have været en Nationalulykke paa dette Tidspunkt, hvor Navnene St. Thomas og »Selandia« har bragt Danmark saa megen Ære, om dette Foretagende, »Viking«, skulde være gaaet i Stykker. Jeg tror, det vil være muligt ved Hjælp af det foreslaaede Tilskud og de overordentlig store Tilskud, der ydes »Viking« fra privat Side, at faa Sikkerhed for, at »Viking« kan opretholdes i disse tre Aar, og naar vi ser hen til den Bedring, der er indtraadt paa Fragternes Omraade, har jeg Grund til at haabe, at det vil lykkes at føre »Viking« videre frem til Held og Gavn for vor Sømandsstand. Som Bevis paa, hvor stor Betydning »Viking« har, skal jeg anføre, at det første Hold Elever øjeblikkelig blev revet bort, da de kom i Land; det viser, at vore Dampskibsselskaber har den fulde Forstaaelse af, hvilken Værdi Uddannelsen paa »Viking« har. Man maa heller ikke overse, hvor stor en Rolle det spiller for vore store Skibe, særlig for Udvandrer-skibene, som faar betruet saa mange Menneskeliv, foruden de store Værdier, at deres Officerer er saa godt uddannede, som de paa nogen Maade kan blive.

Jeg takker Udvalget for den velvillige Behandling, mit Budget har faaet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler:

Russisk Lastelinie Lov. Ministeriet for Handel og Søfart har tilskrevet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

»Under Henvisning til Bekendtgørelse i »Statstidende« for 27. December f. A., indeholdende Oplysning om en fra den kgl. Gesandt i St. Petersborg modtagen Meddelelse om Ikrafttrædelsen af et russisk Lastelovs-Reglement, har man ikke villet undlade at meddele den ærede Fællesrepræsentation, at det paagældende Reglement i Følge deraf fra Udenrigsministeriet nu modtaget Meddelelse ikke gælder for Finland.«

Fyret paa Træskohagen (Vejlefjord). Vejle Byraads Havneudvalg har tilskrevet Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

»I Anledning af den ærede Bestyrelses Skrivelse af 26. f. A. tillader Udvalget sig at meddele, at man efter Forhandling med Fyrdirektøren har vedtaget — under Forbehold af vedkommende Ministeriums Sam-

tykke — at forhøje Fyret paa Træskohagen c. 2 eventuelt 4 Meter, samt at man forventer, at Arbejdet kan komme til Udførelse i den lyseste Tid altsaa i Juni—Juli d. A.

Meddelelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

Toldbehandling af Varer i Spanien. Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at det spanske Toldvæsen i den senere Tid ved Behandling af Varer, hvis Oprindelses-certifikat findes ikke at være affattet i Overensstemmelse med de desangaaende gældende Bestemmelser, særlig i Tilfælde, hvor Varens Beskaffenhed viser sig at være enten unøjagtigt eller urigtigt opgivet, erklærer Certifikatet for ugyldigt og da ikke bringer Minimaltarifen (Tarif 2), hvorefter mestbegünstigede Nationers Varer fortoldes, i Anvendelse, men derimod den gennemgaaende højere Tarif 1.

Monitor-Skibstypen. Naval Architect, Mr. A. H. Haver fra Newcastle-on-Tyne holdt den 13. ds. i Hotel Phnix Sal et Foredrag for en talrig Forsamling af Søfartsinteresserede om ovennævnte ny Skibstype. Professor C. Hansen ved polyteknisk Lærestalt indledede Foredraget, der paahørtes med megen Interesse. Mr. Haver udviklede de forskellige Fordele, der efter hans Mening, og en treaarig Erfaring med byggede Skibe knyttede sig til denne Skibstype og foreviste en smuk Model og flere Tegninger deraf. Efter Foredraget opstod der en Diskussion mellem Foredragsholderen og Overingeniør Muncck fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Sluttelig meddelte Konsul L. Zöllner fra Newcastle de Erfaringer, han selv havde indhøstet angaaende denne Skibstypes Fortrin og fremhævede, at et stort norsk Rederi fornylig havde bestilt et saadant Skib, efter at en af dets ældre Skibsførere paa en Rejse til Petersborg havde haft Lejlighed til at overbevise sig om Skibets gode Egenskaber.

Vi haaber senere at kunne bringe en nærmere Beskrivelse af den ny Skibstype.

Dampskibsselskabet Dannebrog. Efter at de Fiskerske Dampskibsselskaber i 1910 var opløst, dannedes bl. a. af Handelsbanken af de Skibe, hvori denne var interesseret, et nyt Selskab Atlantic, hvis Administration overdroges til Firmaet C. K. Hansen. Da Handelsbanken ikke i Længden ønsker at drive Rederivirksomhed, vil der efter et Forlydende paa den kommende Generalforsamling blive stillet Forslag fra den korresponderende Reder om, at Dampskibsselskabet Dannebrog skal overtage Atlantic's ni Skibe til den Sum, hvortil de vurderedes, da Forbindelsen med Fisker hævedes, nemlig 3,314,000 Kr. med Fradrag af det, der i Aar kan afskrives paa dem, hvilket vil andrage en betydelig Sum.

Dannebrog vil ved en saadan eventuel Udvidelse komme til at raade over 23 Skibe.

Metersystemets Indførelse. I Følge Lov af 4. Maj 1907 skal Metersystemet indføres endeligt her i Landet fra den 1. April d. A. I den Anledning udsender »Meterudvalget«, paa Foranledning af Ministeriet for Handel og Søfart, i denne Tid en Plakat, som indeholder en populær Fremstilling af Metersystemet. Plakaten, der vil udgaa i et meget stort Oplag, er bestemt til at ophænges i offentlige og i stærkt besøgte private Lokaler for at give Befolkningen Lejlighed til at

gøre sig bekendt med det vigtigste vedrørende Metersystemet; den vil derfor forefindes paa Jernbanestationer, Post- og Toldkontorer, Telegrafstationer, i større industrielle Virksomheder og i større Foreningslokaler. Meterplakatens Tekst findes desuden aftrykt i Universitetsalmanakken og i flere af de privat udgivne Almanakker.

**Motorskibet »Selandia«.** Det østasiatiske Kompagni har Søndag den 10. ds. modtaget traadløst Telegram fra Motorskibet »Selandia« fra den biscayiske Bugt, hvorefter »Selandia«, der afgik fra Antwerpen den 7. ds. Kl. 6 Em., har haft frisk sydvestlig Vind gennem Kanalen og, efter at have passeret Quessant, svar vestlig Dønning. Motorerne arbejder støt, og Regulatorerne virker øjeblikkelig, naar Skibet sætter i Soen. Gennemsnitsfart  $11\frac{1}{2}$  Knob. At vel om Bord.

**Det finske Lodsvesen.** Helsingfors, den 12. Marts. Senatel har suspenderet Protokolssekretær Nordlund for et Tidsrum af seks Maaneder, da han nu, da Lodsvesnet er blevet en russisk Institution, har nægtet at foredrage og kontrassegnere en Sag angaaende Lodsvesnet. Mod den derefter tilkaldte Protokolssekretær Ehrenrooth, som ligeledes nægtede at kontrassegnere Senatsbeslutningen, er der indledet retslig Tiltale. Lods-skolen er blevet lukket, da samtlige Elever har nægtet at gøre Lodstjeneste, siden Lodsvesnet er blevet russisk. (»Ritz. Bur.«.)

**Skibsfarten gennem Dardanellerne.** Den tyrkiske Regering har notificeret, at det er forbudt alle Handelsfartøjer fra og med den 6. d. M. (ny Stil) at passere Dardanellerne om Natten.

**Kularbejderstrejken i England.** Generalkonsul Faber i London telegraferer den 12. Marts Kl. 11,20 Fm. til Udenrigsministeriet: Minearbejdernes Delegerede bemyndigede i Aftes deres Udvalg til at mødes med Mineejerne under Ministeriets Præsidium til venkabelig Konference. Den Maade, hvorpaa Bemyndigelsen er affattet, berettiger til den Forstaaelse, at Løn-skalaen nu kan diskuteres. Glipper denne Konference, menes det, at Regeringen vil bringe Sagen for Parlamentet allerede paa Torsdag og eventuelt forelægge Lovforslag en Uge senere.

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Grækenland: Følgende Havne er erklæret koleorafri: Novorossisk, Nikolajeff, Odessa og Rostoff i Rusland samt Donauhavnene indtil Soulina, Antivari, Mytilene, Triest og Chios samt Havnene i Italien (derunder indbefattet Havnene paa Sicilien).

**Konsulatvæsnet.** Den 12. Marts er Vicekonsulatet i Greenock under det kgl. Generalkonsulat i Leith blevet nedlagt.

**Udlagt Lystønde.** Marineministeriet har fra Lodskaptajnen i Malmø modtaget Underretning om, at Lystønden »Pinhättan« atter er udlagt paa Station.

**Udlagte Klokketønder.** Klokketønderne »Odense Fjord« og »Falske-Bolsax« er atter udlagt paa Station.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening Fyns Kreds.

(Sluttet.)

### Diskussion:

Sekretær Minor Rasmussen udtalte sig kort om Fællesrepræsentationens Stilling til Skibes Forsyning med Medicin, en Udvidelse af Kystfartrænsere og Lodsnings under Bugsering.

Ferd. Nielsen omtalte Spørgsmaalet om Fritagelse for Lodspenge ved Slæbning indenfor de finske Skærgaarde. Der var ingen Udsigt til, at Danskerne, saaledes som Normænd og Svenskere, kunde slippe for denne Afgift.

Flv. Lods Markussen fremsatte Spørgsmaalet om fast Gage for Lodserne. Lodserne gik sikkert gerne ind derpaa.

Formanden troede ikke, Ministeriet gik med dertil. Det var næppe foreneligt med Spiresystemet.

Markussen bemærkede, at der jo kunde komme andre Ministre.

Minor Rasmussen var af den Opfattelse, at Lodserne her havde opstillet urimelige Fordringer.

Mægler A. Hansen, Svendborg, nævnte et Par Eksempler paa Lodspenges urimelige Højde.

Minor Rasmussen nævned, at en russisk Orlogsmand maatte betale 1,500—2,000 Kr. i Lodspenge for at passere Storebælt.

Markussen mente ikke, at Lodserne kunde tjene til Livets Ophold, hvis der blev Fritagelse for Lods under Bugsering.

Formanden hævdede, at Lodstvangen var allfor generende i Danmark. I Svendborg Distrikt var Lodspengene ikke høje, men skulde man f. Eks. her fra til Stege, maatte man have tre forskellige Lodser, og det var allfor dyrt.

Skibsreder H. P. Jensen troede ikke, Lodsstillingen var saa ringe, siden der altid var et halvt Hundrede Ansøgninger om hver ledig Stilling.

Kaptajn Jul. Larsen, Svendborg, nævnte ogsaa Eksempler paa den dyre Lodsnings.

Skibbygmester J. Ph. Jørgensen, Thuro, fandt det naturligt, at Lodserne gerne vilde paa fast Gage nu, da Indtægterne blev mindre.

Formanden bemærkede sluttelig, at det var Foreningens Opgave at modarbejde de eksisterende uheldige Forhold med Lodstvang under Bugsering.

Sekretær Minor Rasmussen omtalte Hovedforeningens Virksomhed, idet han paapegede dens Betydning gennem Opnaaelsen af gode Resultater for Skibsfarten. Man kunde saaledes takke Organisationen for, at Staten afholdt Halvdelen af Udgifterne til Ulykkesforsikringen. Dampskibene havde ikke opnaaet denne Fordel. Foreningen havde arbejdet med Held for Ting som Krydstoldvæsnets Afskaffelse, Konsulatsagen, Lettelse af Told paa Skibsmaterialer, Redningsbaadens Indretning og Opdriftsmidler. Vi talte med om Masnedundsbroen. Vi haaber at faa Skibssynet indskrænket til hvert andet Aar. Vi er naaet til et fast Samarbejde med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Vi er med i Arbejdet for Løven om Revisorer, om Sundhedsbestemmelse, Arbejdsanvisning, Maalingsregler, Mandskabets Opholdsrum, La-stelinien, Sygekassesagen, Overliggedagspenge, Fyrvæsnets Forbedring, Forhyringsagenterne, Søfolks Valgret m. m.

Angaaende Sejlskibes og Damptrawleres Vigepligt refererede Taleren to engelske og én hamburgsk Dom.

De var modstridende, og det var ønskeligt at faa faste Regler paa dette Omraade.

Formanden takkede for den udførlige Omtale af Hovedbestyrelsens omfattende Virksomhed. Taleren mente, der burde rettes endnu et Angreb paa Konsulatafgiften. Finansminister Lassen udtalte i sin Tid, at man ikke havde Raad til at stryge den, og værre var det vel nu. Men naar Skatten er uretfærdig, bør den dog ophæves.

Man tiltraadte enstemmigt følgende

#### Resolution.

Forsamlingen udtaler sin Beklagelse over, at Skibsfarten fremdeles er belastet med Konsulatafgift, der efter Forholdenes Udvikling maa betegnes som en ekstra Skat, og henstiller til Organisationen fremdeles at arbejde hen til Ophævelse af denne Afgift.

Kontorchef Krogh takkede for Modtagelsen her, hvor han med stor Interesse havde hørt Udtalelserne. Navnlige maatte man understrege Sekretær Minor Rasmussens Udtalelser om Betydningen af en fast Organisations Indflydelse paa Standens Opnaelse af sine Ønsker. Der kunde ikke være Tvivl om, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening selv og gennem Fællesrepræsentationen havde øvet en betydelig Indflydelse paa Søløvgivningen. Ikke mindre Betydning maatte man tillægge Samarbejdet mellem Organisation og Administration, der stadig skred fremad: fornylig havde Ministeriet saaledes efter Indbydelse været repræsenteret ved et af Fællesrepræsentationens Møder. Betydningen af dette Samarbejde havde nylig vist sig ved Forhandlingerne om Indskrænkninger i Tilsynet med Skibe. Forhaabentlig vilde Foreningen ogsaa fremdeles have Opmærksomheden henvendt paa de mindre Skibes Interesser uanset den Deling, der unægtelig var fremkommen.

De fleste af de her berørte Emner henhørte ganske vist ikke under Søfartsministeriets Resort, men mere under andre Ministerier, saaledes Konsulatafgiften, hvorom man stadig paa Søfartsstandens større Møder horte gentaget som et: »Kartago bør ødelægges»: Konsulatafgiften bør afskaffes. Det er maaske rigtigt stadig at fremføre dette Krav, saa vil det vel til sidst blive hørt.

Taleren redegjorde for Forholdene vedrørende Udstedelsen af Bekendtgørelsen om Skibenes Medicinkasser. Ministeriet skred maaske ikke gerne til en Ændring saa kort Tid efter, at det ved Samraad med saa mange Repræsentationer havde faaet det gennemført, men forelaa der virkelig Uretfærdigheder, burde de naturligvis fremføres for og overvejes i Ministeriet.

Formanden takkede Kontorchefen for dennes Udtalelser og udtalte Haabet om, at denne vilde gøre sin Indflydelse gældende, naar Foreningens Interesser forelaa til Afgørelse i Ministeriet.

Efter Anbefaling af

Sekretær Minor Rasmussen vedtoges det at tiltræde følgende af Kredsaafdelingen for Æro vedtagne

#### Resolution.

Forsamlingen gav enstemmig sin Tilslutning til, at Repræsentanterne for Dansk Sejlskibsrederi-Forening anmodes om at arbejde for, at Sejlskibes Vejret bibeholdes overfor Damptrawlere.

#### Dispensation fra Søneringslovens Bestemmelser om Styrmand.

Kontorchef Krogh henledte Opmærksomheden paa, at man, naar man søgte om Dispensation for unge Mænd, der skulde have Styrmandsret, saa hurtigst muligt godtgjorde for Ministeriet, at der virkelig ikke var Styrmand at faa. En Udtalelse af Mønstingsbestyreren vilde her være af Betydning. Man maatte erindre, at Ministeriet her maatte afveje Hensynet til de enkelte og til Søneringslovens Beskyttelse af Styrmands Ret.

J. P. h. Jørgensen, Thuro, rettede en Tak til Ministeriet for Imodekommenhed paa dette Omraade i Mod-sætning til tidligere.

Formanden mente, at Indenrigsminister Berg her var mere imodekommende, idet han efter Lofte bevilgede Andragender i saa vid Udstrækning, som Søneringsloven tillod. Taleren betvivlede næsten, at det nuværende Ministerium stillede sig saa liberalt.

Sikkert var det, at Manglen paa Styrmand var følelig. (Almindelig Tilslutning.)

Formanden opfordrede sluttelig Skibsførere til at indsende deres interessante Erfaringer og Oplevelser til *Dansk Søfartstidende*.

Leve for Fyns Kreds, hvorefter Forsamlingen med et Leve takkede Dirigenten for den udmærkede Ledelse af Modet.

## Det østasiatiske Kompagni.

### Aarsberetning for 1911.

Det forløbne Aar, det femtende siden Kompagniets Oprettelse, har saavel for Skibsfarten som for Handlens og Industriens Vedkommende været særdeles livligt. Al Kompagniet alligevel endnu har en stor Del af den i 1910 oplagne Kapital flydende skyldes, bortset fra den i 1911 indvundne Avance, forsinket Aflevering af bestilte ny Skibe, hvorved den for disse stipulerede Betaling endnu ikke er forfalden.

Skibsfartens forskellige Ruter har gennemgaaende arbejdet tilfredsstillende.

For Bangkok Linien Vedkommende har der været en stigende Tilgang af udgaaende Ladning. Derimod har den ved Misvækst i Siam forringede Eksport af Ris navnlig mod Slutningen af Aaret tvunget de hjemgaaende Skibe til at søge Komplettering af Ladning i Havne udenfor Ruten. — Bygningen af de i sidste Aarsberetning omtalte tre Motorskibe til Bangkok-Farten er bleven forsinket. Det første er bleven afleveret i Februar 1912, og de to andre vil blive afleveret i den første Halvdel af dette Aar.

Kina—Japan Linien har for udgaaende lidt noget under den som en Følge af de japanske Toldsatsers Forhøjelse indtraadte Nedgang i Eksporten til Japan. For hjemgaaende har Forholdene i Kina virket forstyrrende, saaledes at der, da Eksporten derfra til Tider næsten ganske ophørte som Følge af Revolutionen, med kort Varsel og til lavere Rater maatte søges Hjemladning fra andre Havne. — De to ny Dampskibe, »Arabien« og »Kina«, som afleveredes henholdsvis i Marts og Juni, har i alle Henseender svaret til Formaalet.

Den vestindiske Linie er i en jævn, god Udvikling, som ventes yderligere fremmet gennem et i Aarets Løb tilvejet bragt Samarbejde med de to fra London udgaaende vestindiske Linier.

Dampskibslinien paa Sydafrika har arbejdet meget tilfredsstillende. Der har været rigeligt Tilbud paa Ladning, og der har derfor, som i tidligere Aar, været beskæftiget en Del lejede Dampere paa denne Rute. Afset fra de svenske Selskaber, med hvilke der i to Aar har været samarbejdet, er der nu sluttet Overenskomst om Samarbejde ogsaa med den norske Sydafrika Linie.

Med Henblik paa den i en nær Fremtid forestaaende Aabning af Panamakanalen udsendtes i November Maaned Dampskibet »Indien« til Pacifikkysten. Det er Hensigten med passende Mellemløb at sende flere Dampskibe derover for at indarbejde Kompagniet dér og derigennem ruste det til at udnytte de Chancer, Kanalens Fuldførelse maatte byde.

Foruden sin egen Flaade har Kompagniet i det forløbne Aar beskæftiget 26 lejede Dampskibe med en Lastevne af tilsammen c. 160,000 Tons Dødvægt.

I Overensstemmelse med den i forrige Beretning omtalte Beslutning har Kompagniet (i Maj 1911) aabnet sit eget Kontor i London. Dette har allerede knyttet ny, for Kompagniet nyttige Forbindelser og tegner i alle Retninger til at opfylde de Forhaabninger, der stilles til det som direkte Varetager af de af Kompagniets Interesser, som knytter sig til London, Verdenshandelens Midtpunkt. I særlig Grad har London Kontoret allerede nu vist sin Nytte som Mellemlid mellem Hovedkontoret som Importør af Østens Produkter paa den ene Side og Forbrugerne paa den anden ved at medvirke til en forøget Omsætning. Men ogsaa paa andre Omraader har det hidraget til de opnaaede Resultater.

Handelsomsætningen ved Hovedkontoret har i 1911 været stigende. Dette gælder saavel Træafdelingen som Import- og Eksportafdelingerne, og de indvundne Resultater er særdeles gode.

Norre-Sundby Portland Cementfabrik har efter forskellige mindre Udvidelser og Forbedringer stærkt forøget sin Produktionsevne. Der fabrikeredes i Aarets Løb 343,000 Fade Cement, som alle har fundet god Afsætning.

Dansk Sojakagefabrik har ligeledes arbejdet særdeles godt i det forløbne Aar. Der er planlagt en ny Udvidelse, som vil sætte Fabriken i Stand til at behandle c. 70,000 Tons Bonner aarlig og derved give Kompagniets Skibsfart yderligere Støtte.

Det i den foregaaende Beretning omtalte Selskab: Stettiner Oelwerke paabegyndte sin Drift i Begyndelsen af Aaret, men blev hæmmet i sin Virksomhed ved en Brand. Kompagniet har i 1911 til dette Selskab leveret 17,100 Tons Sojabønner.

Tankanlaget i Frihavnen er overgaaet til Det Danske Petroleums Aktieselskab, og en Overenskomst er truffet med dette om eventuel Levering af fremtidigt Forbrug af flydende Brændsel til Kompagniets Skibe.

Ved Filialerne og Agenturerne i Østasien har der gennemgaaende været Fremgang. Den under Vladivostock Agentur sorterende Organisation for Indkøb af Sojabønner har vist sig at virke særdeles tilfredsstillende. Der er fra Manchuriet opkøbt ialt 148,680 Tons Sojabønner, dels til de ovenfor nævnte Fabriker og dels til Salg gennem London Kontoret.

Shanghai Agenturet med dets Underagentur i Hankov har i Aarets sidste Maaneder været hæmmet i sit Arbejde paa Grund af Urolighederne i Nordkina.

Bangkok Filialen har haft Fremgang i sin Handelsomsætning. En stedfunden Omordning indenfor dens lokale Administration forventes at ville føre til forøget Aktivitet. Leverancerne til Regeringens Jernbaneanlæg paa Malakkahalvøen har været fortsat. Paa Grund af Vandmangel i Floderne, forsaarsaget ved ringe Regnfald, har der kun været sparsom Tilførsel af Træ fra Skovene.

Singapore Filialens Virksomhed har været i stærk Sligen, dels paa Grund af Kompagniets Udvidelse af sin Handel og Skibsfart, og dels fordi Plantagedriften ved Tillæg af ny Arealer er bleven betydelig mere omfattende.

Mount Austin Gummi Plantage, der var registreret som et engelsk Aktieselskab med en Kapital af £ 250,000, er i 1911 bleven udvidet ved Køb af andre op til den liggende Plantager. I denne Anledning forøgedes Aktiekapitalen til £ 450,000, og det vedtoges at oplage et Partialobligationslaan paa £ 200,000 til successiv Afsætning, efterhaanden som Plantagens Udvikling kræver Anvendelse af disse Penge. — Selskabet besidder nu et beplantet Areal af 10,936 acres (c. 7,700 Tønder Land) med 1,427,000 Træer, hvoraf ved Aarets Slutning c. 110,000 var ydedyglige. Plantagen, der i det for-

løbne Aar har produceret c. 103,000 Pund Gummi, som er afsat i Evropa til gode Priser, administreres af Singapore Filialen. — Det Østasiatiske Kompagni ejer £ 150,000 frit i Mount Austin Rubber Estates Selskabet.

Paa Kokusplantagen i Kretay havde man ventet at faa c. 4,500 acres beplantet inden Udgangen af 1911. Regnmangel, og Sygdom blandt Arbejderne har imidlertid hæmmet Udplantningen saaledes, at der ved Aarets Slutning kun var beplantet c. 3,500 acres. Rydningen af det resterende Areal er imidlertid skredet godt fremad.

St. Thomas Filialen har været i god Fremgang. Den har saaledes i det forløbne Aar forsynet 164 Skibe med Kul og Vand. Denne Filial vil ved Panamakanalens Aabning faa et betydeligt Opsving.

## Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning er den i saa lang Tid truende og af mange egentlig ikke ventede Kulstrejke i alle Storbritanniens Gruber kommen til Udbrud. Den 1. Marts var Arbejdet nedlagt overalt, og faa Dage efter skibedes der saa at sige ingen Kul. Kun hist og her blev en enkelt Dampere tillastet, men ellers laa al Kuleksport lammet, og er det, medens dette skrives, fremdeles. Denne Situation er selvfølgelig meget pinlig for Handel og Industri, men uden Tvivl rammes Skibsfarten mest føleligt, thi ikke alene maa en meget vigtig Transportvare undværes, men Priserne paa Bunkerkul er steget saa enormt, at Sejlads til de nuværende Fragtrater og med Bunkers til »current price« i de fleste Tilfælde er umulig uden direkte Underskud. Af denne Grund er en ikke ringe Mængde Tonnage bleven oplagt, og Rederne benytter ogsaa i saa stor Udstrækning som mulig Tiden til at lade deres Dampere reparere, dokke og klassificere, men det er omtrent saadan nu, at Værfterne rundt omkring er saa optaget, at de ikke kan tage imod flere Dampere de første Maaneder. Mange Steder er Bunkerkul slet ikke til at faa for nogen Pris, og paa de Pladser, hvor Kul endnu findes, er Priserne skruet enormt op. I Wales koster de c. 30/, i Hamburg og andre Nordsøhavne 30/ à 35/, i London 35/, i Gibraltar over 50/, paa Sicilien endog over 60/, hvilket er 2 à 3 Gange mere end under normale Forhold. Kulstrejken i England er i meget stor Udstrækning benyttet af Tyskland til at eksportere Kul, og en Masse Laster skibedes fra Emden, Rotterdam, Stettin etc., og der er tjent Formuer af Eksportørerne paa disse Laster, ligeledes paa Bunkerkul. Tyskerne benytter nu med stor Energi Lejligheden til at vinde Terræn, — paa Englands Bekostning. Forøvrigt er der for et Par Dage siden ogsaa udbrudt partielle Strejker i tyske Kulgruber, men der siges dog at være betydelige Kvanta Kul disponible rundt omkring, og der produceres endnu daglig en Del. En Række store Dampere, som kunde give Marts Lastning, sluttedes med Kul fra U. S. (Virginia, Norfolk, Newport News etc.) til udmærkede Fragter, f. Eks. 27/ à 28/ til Buenos Aires, 20/6 à 21/ Las Palmas, 22/6 Dakar, 23/6 Algier, 21/ Genua eller Neapel. Ellers har der ikke været sluttet meget i de forskellige Retninger, da baade Redere og Befragtere holder sig tilbage, men Tonen er gennemgaaende fast, særlig fra Sortehavet og La Plata, som har lidt Opgang af fremvise siden vore forrige Meddelelser. Det er den almindelige Mening, at der vil blive en stor Efterspørgsel for Tonnage, naar Kulstrejken er forbi, og Arbejdet er godt i Gang igen, men Strejkens Følger vil sikkert blive at mærke Maaneder efter, at den er bilagt. Netop medens dette skrives, er der fornyede

(Fortsættes Side 161.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**588. Lystønder udlagt. Graaiby. Nordseen.** I Graaiby er: 1) »Fovrild« Lystønde, 55° 28' (56") N. Br. 8° 24' (03") Ø. Lgd., 2) »Graaiby-Barre« Lystønde, 55° 26' (34") N. Br. 8° 16' (27") Ø. Lgd., 3) »Topsand« Lystønde, 55° 30' (08") N. Br. 8° 21' (30") Ø. Lgd., udlagt og Vintersommerkernerne inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 76 og 145. Kjøbenhavn 1912.)

**590. Klokketønde udlagt. »Saltholm-Flak NV.«, Sundet.** Klokketønden »Saltholm-Flak NV.« der har været inddraget for Is, er atter udlagt. 55° 42' (42") N. Br. 12° 41' (47") Ø. Lgd.

**591. Midlertidig Fyr tændes. Drøger-Fort, Sundet.** Om nogle Dage tændes uden nærmere Bekendtgørelse det midlertidige, grønlige Fyr med Formørkelser ved Drøger-Fort. Fyret kommer til at staa paa Enden af Broen, der gaar ud i Ø-lig Retning fra Fortet. 55° 35' (20") N. Br. 12° 41' (21") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 801 1911 og Nr. 485. Kjøbenhavn 1912.)

**592. Fyr tændt. Stenhage og Sandhage. Bøgestrom, Smaalands-Farvandet.** Stenhage Fyr, 55° 06' 29" N. Br. 12° 13' 23" Ø. Lgd., og Sandhage Fyr, 55° 06' 51" N. Br. 12° 13' 42" Ø. Lgd., er atter i Orden og tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 547. Kjøbenhavn 1912.)

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**593. Fyr atter tændt. Sverig.** Følgende Fyr, som har været slukket paa Grund af Isforholdene, er atter tændt: 1) Garpen, 2) Grimskär, 3) Skjæggens, 4) Ispeunde. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 398. Kjøbenhavn 1912.)

**594. »Pinhättan« Lystønde udlagt. Sundet.** I Følge Telegram fra Lødskekaptejn i Mahmö er »Pinhättan« Lystønde atter udlagt. 55° 45' 3" N. Br. 12° 51' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 273. Kjøbenhavn 1912.)

**595. »Jasmond« Fyrskib atter udlagt. Tyskland.** »Jasmond« Fyrskib er atter udlagt, Taagesignalet ved Stubbenkammer gives derfor ikke mere. Den kundgjorte Ombytning af Fyrskibet vil sandsynligvis finde Sted i Løbet af Marts d. A. 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 280 og 397. Kjøbenhavn 1912.)

**596. Fyr atter tændt. Stralsund.** Bock, Vierehdahl og Barhöft Ledefyr er atter tændt. Bock Ledefyr: 54° 26' 3" N. Br. 13° 02' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 220. Kjøbenhavn 1912.)

**597. Vrag atmærket. Valkyrien-Grund. Dahmeshøved S.** En grøn Vragtønde er udlagt c. 30 m S. for Vraget af Damperen »Stadt Kappeln«, paa NØ-Siden af Valkyrien-Grund. En Mast er c. ½ m over Vandet. 54° 06' 3" N. Br. 11° 02' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 400. Kjøbenhavn 1912.)

Nr. 5, i 3, m Vand ved Bojningen af Kanalene, S. 23½° V. fra Marsh Island. Forfyr og N. 88° V. fra Mosquito Creek Fyr Nr. 1. 33° 15' 45" N. Br. 79° 15' 40" V. Lgd. Fyr Nr. 7, i 3 m Vand ved Bojningen af Kanalene, henholdsvis S. 43¾° V. og N. 78¾° V. fra sidstnævnte Punkter. 33° 16' 05" N. Br. 79° 16' 10" V. Lgd. Fyr Nr. 9, i 2, m Vand ved Bojningen af Kanalene, henholdsvis S. 66½° V. og N. 69½° V. fra sidstnævnte Punkter. 33° 16' 35" N. Br. 79° 16' 45" V. Lgd. Fyr Nr. 11, i 2, m Vand ved Bojningen af Kanalene, S. 1° V. fra Frazier Point Forfyr og S. 86° V. fra Marsh Island Forfyr. 33° 17' 05" N. Br. 79° 16' 55" V. Lgd. Fyr Nr. 13, i 3, m Vand ved Bojningen af Kanalene, henholdsvis S. 20¾° V. og N. 74¼° V. fra sidstnævnte Punkter. 33° 17' 45" N. Br. 79° 17' 00" V. Lgd. Fyr Nr. 15, i 5 m Vand ved N-Enden af Kanalene, henholdsvis N. 29¾° V. og N. 70¾° V. fra sidstnævnte Punkter. 33° 18' 20" N. Br. 79° 17' 05" V. Lgd. Fyrene skal vises fra 3-benede Baaker med hvid, firkantet Topbelegelse, mærket med Tallene i sort.

Samtidig nedlægges følgende Fyr: 1) Mosquito Creek Fyr Nr. 1. 2) Marsh Island Ledefyr. 3) Frazier Point Ledefyr. 4) Estherville Canal Fyr. 5) Harriet Hill Fyr.

**617. Tønder udlægges. Dohoy Sound, Georgia.** Om trent den 12te Marts 1912 udlægges følgende Tønder ved Indløbet til Dohoy Sound: 1) Kneckeke Stumpetønde 3 A i c. 3, m Vand paa V-Siden af Løbet ved Bojningen, N. 51° Ø. fra Clubb House, N. 85° Ø. fra Old Tower, Wolf Island, og S. 52° Ø. fra Sapelo Fyr. 2) North Breaker Spidsstønde 4 A i c. 3, m Vand, paa Ø-Siden af Løbet ved Bojningen, henholdsvis N. 53° Ø. N. 85½° Ø. og S. 54° Ø. fra samme Punkter. Sapelo Fyr: 31° 23' 33" N. Br. 81° 16' 55" V. Lgd.

**618. Fyr tændt. Fyr nedlagt. St. Johns River, Florida.** Ved St. Johns River er følgende hvide, faste Fyr tændt:

1) Mile Point Cut A Ledefyr. Forfyret staar S. 72° V. fra Mile Point Fyr og S. 43½° Ø. fra Training Wall Forfyr Nr. 2 A. 30° 22' 45" N. Br. 81° 27' 40" V. Lgd. Bagfyret staar 625 m S. 80¾° V. fra Forfyret.

2) Mile Point Cut B Ledefyr. Forfyret staar henholdsvis N. 83¾° V. og S. 42½° Ø. fra samme Punkter. 30° 23' 10" N. Br. 81° 28' 05" V. Lgd. Bagfyret staar 915 m N. 71½° V. fra Forfyret.

3) White Shells Cut Bagfyr staar 535 m N. 71½° Ø. fra Training Wall Forfyr Nr. 2 A, som ogsaa tjener som Forfyr til dette Bagfyr. Samtidig er Mile Point Cut Ledefyr nedlagt.

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.Kyst.

**619. Tønder ombyttet med Lystønder. Magellan Strait, Chile.** 1) Den sorte Spidsstønde paa SV-Kanten af New Bank er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 20 Sek. 52° 51' 3" S. Br. 70° 26' V. Lgd. 2) Den røde Spidsstønde paa Ø-Siden af Magdalena Shoal er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek. 52° 56' S. Br. 70° 31' V. Lgd. 3) Den røde Spidsstønde paa Ø-Siden af Grunden, der strækker sig ud fra Sandy Point (Punta Arenas) er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek. 53° 09' S. Br. 70° 49' V. Lgd.

**620. Oplysning om Baake og Vrag. Baza Point, Magellan Strait.** 1) Refuge Beacon paa Baza Point er en rød og hvid varedret stribet Baake med 2 røde Balloner paa Toppen, den staar paa 52° 35' 23" S. Br. 69° 35' 50" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 1336). 2) Vraget af Damperen »Ugardo« ligger paa Kanten af Banken, der falder tor, c. 6¼ Kbl N. 43° V. fra Refuge Beacon og c. 1 Sm N-ligere end vist i de engelske Kort.

**621. Fyr tændes. Cape Tablas, Los Vilos N.** I de første Maanedre af 1912 skal der tændes et ulæsvogtet Fyr paa Cape Tablas, N. for Los Vilos. 31° 51' 40" S. Br. 71° 34' 20" V. Lgd.

**622. Oplysning om Fyr. Iquique Harbour.** 1) Det røde, faste Fyr paa Enden af Bølgebryderen paa V-Siden af Bont Passage er genoprettet. 20° 12' 3" S. Br. 70° 10' V. Lgd. 2) Patilliguaje Rev Fyr staar paa det netop overflydte Skar tæt NØ. for det tørre Skar, ½ Kbl N. 64° Ø. fra dets Plads i engelsk Kort Nr. 2093 og 2, ¼ Kbl N. 21° V. fra Toldbygningens Flagstang. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 741. Kjøbenhavn 1911.)

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**623. Klokke- og Undervandsklokketønde udlagt. Tarifa Point, Gibraltar Straede, Spanien.** En Klokke- og Undervandsklokketønde er udlagt 2 Kbl S. 28° V. fra Tarifa Point Fyr, der ligger paa 36° 00' N. Br. 5° 36' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1257. Kjøbenhavn 1911.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

598. **Lystende udlagt. Kattegat. Serif.** I Folgte Telegram fra Lødskaaplajnen i Malungør "Stone-Middelgrund, Lystende, 56° 33' 35" N. Br. 12° 07' 05" Ø. Lgd., atter udlagt. (Se "Efterretninger for Søfartende" Nr. 167. Kjøbenhavn 1912.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

599. **Drivende Vrag. Doggersbank. Nordsøen.** Paa Doggersbank observeredes den 27. Februar 1912 en Mastestump, der tilsvarende var fast i et drivende Vrag, c. 4 m over Vandet paa 55° 15' N. Br. 2° 31' Ø. Lgd.

600. **Radiotelegraf-Stationer oprettet. Inge og Spitsbergen. Norge.** Paa Inge er oprettet en Radiotelegraf-Station. Kaldesignal N 1 G. Bølgehøjde 600 m. Stationen er aaben hele Døgn fra 1ste Maj til 30te September, den øvrige Del af Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 9 Efm. Inge Fyr: 71° 05' 20" N. Br. 24° 08' 55" Ø. Lgd.

Paa Spitsbergen er oprettet en Radiotelegraf-Station. Kaldesignal S B R. Bølgehøjde 600 m. Stationen er aaben hele Døgn fra 15de Juni til 30te September, den øvrige Del af Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 9 Efm. Spitsbergen S-Pyrt: 76° 30' N. Br. 16° 50' Ø. Lgd.

601. **Fyr midlertidig slukket. Hovorschlause. Tyskland.** Hovorschlause Bagfyr er midlertidig slukket, da Banken skal forhøjes. Plannens Højde bliver 21 m. I øvrigt uforandret. 54° 57' 18" N. Br. 8° 42' 00" Ø. Lgd.

602. **Skydeøvelser. Weser.** Dette Aars Skydeøvelser paa Weser afholdes: Fra Begyndelsen af April til Midten af Maj, sandsynligvis i August og September samt fra Midten af November til Midten af December. Skydefeltet begrænses ved ad Floden af en Linie: Tønde 16—Fælder-orden 3, op ad Floden af en Linie: tidligere Fort Brinkmanhof I—Fort Langfittigen I, og det er spærret for ad Søilads. Når der skydes, højes paa Fortet, hvorhen der skydes, Flag B. Paa Halveger og Meyerslodge Fyrtaare højes, fra 1 Time for Skydningens Begyndelse indtil dens Ophør, Flag B eller en rød Lanterne. Politiamterne fører et rødt Flag eller en rød Lanterne paa Toppen.

Den 30te April, den 1ste Maj, fra den 6te til den 11te, fra den 13de til den 15de Maj, den 6te og 7de December og fra den 9de til 14de December 1912 er Farvandet spærret hele Døgn. I den sidste Halvdel af Marts og fra den 15de Maj indtil den 31. August 1912 afholdes Øvelser om Døgn paa et Felt, der ligger uden for den dybe Rende i det Ø-lige Forvand og begrænses mod N. af en Linie fra Tønde K over Y, mod S. af en Linie fra Fort Langfittigen II til Fort Brinkmanhof II, og inden for dette Areal er den egentlige Øvelsesplads afmærket med fire røde, almindelige Tønder med rødt Flag. Feltet er spærret for Søilads; naar det er spærret om Natten, vises fra en Pram et hvidt, lodret Dobbeltfyr. Høveger Fyr 53° 42' 50" N. Br. 8° 14' 48" Ø. Lgd.

603. **Skydeøvelser. Jade og Wangerog.** Fra den 1ste April til den 20de Maj 1912 afholdes der Skydeøvelser paa Jade og fra den 21de Maj til den 25de Maj ved Wangerog. Der skydes mellem Kl. 7 Fm. og Kl. 6½ Efm.; enkelte Gange skydes ogsaa om Natten. Skydepladsen paa Jade begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallellen gennem Seefeld Kirke. Når der skydes, højes en rød Dobbeltstander ved Havvændløb III til Wilhelmshaven og paa forskellige Forter, Pladsen er da spærret for al Søilads. Politifartøjer med rød Dobbeltstander ligger ude. Naar der en Dag ikke skydes højes det internationale Flag U paa Signalstationen ved Havvændløb III til Wilhelmshaven og paa "Aussenlade", Fyrskib, der ligger paa 53° 51' N. Br. 7° 56' Ø. Lgd. Skydefeltet ved Wangerog begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Alle Weser Tønde, mod S. af Breddeparallellen gennem Wangerog Fyr, mod 4. af Meridien paa 8° Ø. Lgd., mod V. af Meridien gennem "Weser", Fyrskib. Under Skydningen højes en rød Dobbeltstander paa Signalstationen eller paa Batterierne ved Wangerog paa Fyrskibene "Aussenlade" og "Weser", samt paa Kolesand Fyr og paa Politifartøjerne. Naar der en Dag ikke skydes, højes internationalt Flag U paa Signalstationen ved Wangerog, ved Havvændløb III til Wilhelmshaven ved Kolesand Fyr og paa Fyrskibene "Aussenlade" og "Weser", Wangerog Fyr: 53° 47' 25" N. Br. 7° 54' 09" Ø. Lgd.

604. **Spærningsøvelser. Værelstief. Jade.** I Værelstief vil der blive afholdt Spærningsøvelser i c. 30 Døgn, saavel om Døgn som om Natten, i Tiden fra 25de Marts til 20de August 1912. Øvelsesfeltet begrænses mod N. af en Linie i Y, fra Tønde 23, i Ø. af 6 Meter Kurven, i S. af en Linie i Ø. fra Tønde Varel B og i V. af en Linie i N. fra samme Tønde. Det er forhindret at ankre paa Øvelsesfeltet i ovennævnte Tidrum, og under Øvelserne er Feltet spærret for Søilads. Politifartøjerne fører rødt Flag eller rød Lanterne paa Toppen. Tønde Varel B: 53° 29' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd.

605. **Afmærkning forandrret. Zeeget van Goeree. Holland.** Afmærkningen i Veermingsgul,

51° 48' N. Br. 4° 08' Ø. Lgd. er inddraget og den røde og sorte vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Kugle i Aardappelengat og omlyttet med Stumploste Nr. 1. I et nyt Løb, Zuid Pampus, er udlagt følgende Sommer: 1) Stumploste Nr. 1 i 5, m Vand, paa 51° 48' 23" N. Br. 4° 05' 53" Ø. Lgd. 2) En rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 2 med Kugle i 5, m Vand, paa 51° 48' 33" N. Br. 4° 06' 10" Ø. Lgd. 3) En rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 5, m Vand, paa 51° 48' 32" N. Br. 4° 06' 02" Ø. Lgd. 4) En Spidsløste Nr. 2 i 5, m Vand, paa 51° 48' 32" N. Br. 4° 06' 20" Ø. Lgd.

I Rak van Schellock ligger Spidsløste Nr. 4 paa 51° 48' 14" N. Br. 4° 04' 16" Ø. Lgd. og Spidsløste Nr. 5 paa 51° 48' 52" N. Br. 4° 05' 12" Ø. Lgd.

606. **Lysvindkel formindsket. Viissingen.** Paa Grund af Belysning er den røde Lysvindkel, fra S. 64° V. gennem V. til N. 41° V. i det hvide, røde og grønne Fyr med En-Fornørkeler paa Noordseeomleved, Viissingen, formindsket, saa den kun lyser til N. 66° V. 51° 26' N. Br. 3° 34' Ø. Lgd.

607. **Tønde flyttet. Brake Patch. Ramsgate Channel. England.** Brake Patch røde Spidsløste er flyttet 3, m Kil S. 24° V. i Ø. ligger nu i 5, m Vand, 16, m Kil N. 83° Ø. fra Shingles End Casuarnd Station. Mærket: "Old Parker's Cap overet med den indre Del af Deal Pier-horvel" leder ikke længere V. om Tønden. Casuarnd Station: 51° 17' N. Br. 1° 22' Ø. Lgd.

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

608. **Fyr tændt. Pointe d'Ar-Chaden. Ile Fligbet. Ile de Bas. Roscoff. Frankrig.** Det hvide, faste Fyr paa Pointe d'Ar-Chaden er tændt, 48° 43' 57" N. Br. 3° 58' 16" V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfartende" Nr. 2342. Kjøbenhavn 1911.)

609. **Måle borttaget. Ledemærke udlagt. Alderney. Channel Islands. Mollen, der ligger c. ½ Sm S. fra St. Anne Bv. er borttaget. Mærket, som dannes af denne Malle og Grosse Rock, kan ikke bruges længere. 49° 42' 26" N. Br. 2° 12' 46" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 60).**

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

610. **Tønde. Banc du Carabe. Estuaire du Gabon. Afrika.** Paa SØ-Siden af Banc du Carabe ligger ren sort Spidsløste, c. 2, m S. N. 40° V. fra Tønden paa Banc du S. E. For Indraende skal Tønden holdes c. 1 Sm om Børhørd, 0° 24' N. Br. 9° 21' Ø. Lgd.

611. **Radiotelegraf-Station aabnet. Swakopmund. Tysk S.V.-Afrika.** I Swakopmund er oprettet en Radiotelegraf-Station. Tjenestefælden er foreløbig fra Kl. 9 til Kl. 12 Fm., Kl. 3 til Kl. 6 og Kl. 9 til Kl. 12 Em. Kaldesignal K S K. Normal Bølgehøjde 600 m. Swakopmund: 22° 40' S. Br. 14° 31' Ø. Lgd.

612. **Stationstønde ombyttes med Fløjtønde. "Mantucket Shoal" Fyrskib. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrænt den 5. April 1912 ombyttes "Mantucket Shoal" Fyrskibs Stationstønde 2 med en Fløjtønde, mærket "L.V.". Fyrskibet: 40° 37' 05" N. Br. 69° 36' 39" V. Lgd.

613. **Ledebnaker opført. Eagle Point. Delaware River.** Ledebnakerne paa Eagle Point er nu opført. Forbaken: 39° 52' 35" N. Br. 75° 09' 30" V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfartende" Nr. 127. Kjøbenhavn 1912.)

614. **Ledelyr flyttet. Sunkken Marsh. James River. Chesapeake Bay. Sunkken Marsh.** Ledelyr er flyttet og starr i Forlængelsen af Middellien gennem den ny gravede Kanal oven for Swan Point. Forfyrret er flyttet paa S. S. 67½° Ø. i og vises nu fra en Baake i 1, m Vand, 210 m fra Kysten, S. 24½° V. fra Kanalen af Durning Point og N. 86½° V. fra Kanalen af Swan Point. 37° 12' 45" N. Br. 76° 55' 00" V. Lgd. Bagfyrret starr paa Toppen af en Høj, c. 460 m S. 83½° V. fra Forfyrret.

615. **Fyr forandrret. Muddy Shoal. Cape Channel. Pamlico Sound. North Carolina.** Omtrænt den 8. Marts d. A. skulde Muddy Shoal Fyr forandres fra hvidt Lys til rødt. I øvrigt uforandret. 35° 19' 03" N. Br. 75° 36' 27" V. Lgd.

616. **Fyr tændes. Fyr nedlægges. Western Channel. Winyah Bay. South Carolina.** Omtrænt den 15. Marts 1912 tændes nedennævnte hvide, faste Fyr ved den N.-lige Endehjør af Kanalen i Winyah Bay. Western Channel: Fyr Nr. 1, i 3, m Vand ved det S.-lige Endehjør til Kanalen, S. 50½° V. fra Mosquito Creek Fyr Nr. 1 og N. 71° V. fra South Island Fyr. 33° 15' 20" N. Br. 79° 14' 30" V. Lgd. Fyr Nr. 3, i 3, m Vand ved Kanals Bøjning, henholdsvis S. 77½° V. og N. 71° V. fra samme Punkter. 33° 15' 30" N. Br. 79° 15' 00" V. Lgd. Fyr



- 624. Fyr forandret.** **Napoli.** Italien V.-Kyst. Fyret paa Hjørnet af Molerne Angioino og San Gennaro i Neapel Havn viser nu hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 4, Sek. 40° 50' 14" N. Br. 14° 15' 37" Ø. Lgd.
- 625. Fyrs Lysvinkel.** **Capo San Vito.** Sicilien N.-Kyst. Capo San Vito Fyr lyser fra S. 45° V. gennem V., N. og Ø. til S. 52° Ø. 38° 11' 13" N. Br. 12° 44' 05" Ø. Lgd.
- 626. Lystønde udlagt til Forsøg.** **Taranto.** Italien S.-Kyst. C. 200 m S. fra Tonden ved Sirena Banke i Mar Grande di Taranto er til Forsøg udlagt en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Naar Forsøgene er endt, inddrages Lystønden uden nærmere bekendtgørelse. Sirena Bank: 40° 27' N. Br. 17° 12' Ø. Lgd.
- 627. Lystønder inddraget.** **Tuapse.** Sorte Hav. Rusland. Lystønden ud for Molehovedet af den ny Havn ved Tuapse og de 2 Lystønder ved Bolgebryderen er inddraget. 44° 06' N. Br. 39° 04' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 250. Kjøbenhavn 1912.)
- 628. Tønder inddraget.** **Yeni Shehr Bank.** Lilleasien. De 2 røde og hvide Tønder, der laa paa V.-Kanten af Yeni Shehr Bank henholdsvis 4½ Kbl N. 26° V. og 7½ Kbl S. 75° V. fra Yderenden af Cape Yeni Shehr, er inddraget. Cape Yeni Shehr: 39° 59' N. Br. 26° 11' Ø. Lgd.
- 629. Fyr flyttet.** **Saint-Jean-d'Acre (Akka).** Syrien. Det røde, faste Fyr ved Saint-Jean-d'Acre er flyttet c. ½ Kbl S. 46° Ø. i det stuur paa Volden S. for Byen. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 10 Sm. 32° 55' 29" N. Br. 35° 03' 55" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 1242). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2121. Kjøbenhavn 1911.)

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

- 630. Baake odelagt.** **Gaham Reef.** Jidda. Røde Hav. Gaham Reef Baake er odelagt. 21° 27' N. Br. 39° 08' Ø. Lgd. Man maa ikke stole paa Baaker og Sommerer i Nærheden af Jidda, da de er tilbøjelige til at blive skyllet bort.
- 631. Fyr forandret.** **Perim.** Røde Hav. Omtrent den 1ste April 1912 ombygtes Perim høje, midlertidige Blinkfy, der viser hvidt Et-Blink her i Minut med et lidt Blinkfy, der viser Fire-Blink hver 15 Sek. Flammens Højde: 80 m. I øvrigt uforandret. 12° 39' N. Br. 49° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2248. Kjøbenhavn 1911.)
- 632. Fyrs Helteghed.** **East London Harbour.** Cape of Good Hope. Afrika. Det grønne, faste Fyr ved East London Harbour stuur paa Ilovedet af den N-lige Balgebryder og ikke paa Hovedet af den S-lige Balgebryder, som nu vist i de engelske Kort Nr. 1843 og 2086. 33° 01' S. Br. 27° 55' Ø. Lgd.
- 633. Midlertidigt Fyrskib flyttes.** **Engli River.** Bay of Bengal. I Løbet af April 1912 flyttes det midlertidige Fyrskib, der viser hvidt, fast Lys, i det Ø-lige Løb i Indløbet til Hugli River, 4 Kbl N. 85° Ø. i til 21° 13' 40" N. Br. 88° 11' 36" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 814.)

### X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

- 634. Tønde inddraget.** **Baie de l'Est.** Poulou Condore. Cochinchine. Tonden med Top-betegnelse ved 0,2 m Korralgrunden 9½ Kbl S. for Landingsbroen i Baie de l'Est er permanent inddraget. 8° 40' 06" N. Br. 106° 35' 37" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 638. Kjøbenhavn 1910.)
- 635. Mole opføres.** **Aomori.** Honshu N.-Kyst. Japan. Ved Aomori Ankorplads bygges en Mole, hvis Inderende ligger 2½ Kbl S. 66° Ø. fra Ø-Enden af Kaien ved Jorubanestationen. Herfra strækker Molen sig c. 90 m N. 6° Ø. i. Paa Ø-Enden af Kaien er tendt et hvidt og et rødt Fyr. Det ene Fyr er lodret under det andet. Ø-Enden af Kaien: 40° 50' 04" N. Br. 140° 43' 59" Ø. Lgd.
- 636. Vrag uskadeligt.** **Inland Sea.** Folgende Vrag er borttaget eller forsvundet: 1) Vraget, der laa c. 1 Sm N. fra Hyakkaijima Fyr, der ligger paa 34° 18' N. Br. 133° 16' Ø. Lgd. 2) Vraget af Skonerteren paa 34° 18' 45" N. Br. 133° 17' 47" Ø. Lgd. 3) Vraget 7½ Kbl S. fra Ategi Shima. 34° 19' 48" N. Br. 133° 15' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2610, 1909, Nr. 1749, 1910 og Nr. 792. Kjøbenhavn 1911.)

og kraftige Underhandlinger i Gang, og det er at haabe, at Strejke snart maa blive bilagt.

Østen er ret stille men fast. Ris (renset) Birma/Hamburg 30/ pr. Marts, Kul Moji/Singapore 3,50 Dollars. For Palmekærner fra Madras Kysten pr. Marts betalles 33/ (+ 5 pCt.) til Marseille. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet 18/ »nett terms« til udsøgt Havn.

Sortehavet etc. ligger bedre ved et større Begær efter Baade, navnlig prompte. Der betalles for Korn fra Nikolajeff 10/ N. C., 10/6 Hamburg, Fres. 11 Marseille. Fra Sulina 9/ udsøgt Havn, 10/3 N. C., 10/9 Hamburg, 12/ Norge. Fra Donauen 10/6 Antwerpen eller Rotterdam, 10/9 Hull, 11/ Hamburg. Erts Nikolajeff/Rotterdam 8/6, 1,000—1,500 Tons daglig Lastning og Losning.

Middelhavet er stille. For Bomuldsfro fra Aleksandria betalles 10/3 Bremen, 10/ Liverpool. Erts Karthagen/Rotterdam 7/9, Almeria/Oslebshausen 8/, Sagunto/Rotterdam 7/10½, all »full terms«. Fra Huelva paa »linto terms« 9/6 Charleston, 8/6 Memel, 5/6 Rotterdam. Svovl Sicilien/Riga 11/6 (én Ladeplads), £ 15 ekstra (to Ladeplads), 8/6 Lissabon og Oporto.

Nordamerika særdeles fast for prompt. Foruden de tidligere nævnte Kulfragter betalles bl. a. 45/ à 50/ for Deals Bathurst/Englands Vestkyst, 18/ paa Netto Charter fra Gollen (én Ladeplads) til Hamburg, og for Tømmer fra Gollen (pr. April) 117/6 London, 135/ Genoa, 150/ à 155/ Buenos Aires. Paa Timecharterbasis 8/3 à 9/3 Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet lidt højere ved et større Begær, navnlig pr. April—Juni. Der betalles fra San Lorenzo Grænsen indtil 22/ O. C. (+ 6 d. direkte Havn) pr. 25. April—25. Maj, 23/ pr. 15. Maj—15. Juni, medens 19/ opnaaedes for Marts Lastning. Bahia Blanca tog en

Række Baade til 19/ pr. Marts, 20/ pr. 1.—20. April, medens der for Quebracho fra Santa Fe til Mühlgraben betalles 26/ for en prompt Baad paa c. 3,000 Tons.

Østersøen har kun lidt at byde paa. For Korn sluttedes sidst til 11¼ d. à 1/ Libau eller Windau/London, 11 à 11¼ d. Rotterdam, 1/1½ Antwerpen, 1/3¾ Rouen. Fra Königsberg noteres 1/1½ Ilvedebasis til Rotterdam. For Hør er sidst betalt Fres. 18½ à 19 Ghent, Fres. 21 Dunkerque pr. prompt fra Windau. Endvidere betalles for D./B. fra Windau Fres. 34 Honfleur, 35 Calais. For Rejser over Sæsonen bydes 30/ pr. Favn Kortprops fra Petersborg eller Sydfinland til Østkyst Kullhavn. Lovisa/London er gjort til 26/ D./B. pr. f. o. w.

Kulfragterne er nærmest nominelle. Enkelt Laster sluttedes fra Cardiff, og der betalles 7/6 til Lissabon, 6/6 Gibraltar, 11/ Sierra Leone, 9/ Swansea/Venedig. Fra Emden eller Rotterdam sluttedes der til 9/ Las Palmas, 8/6 Madeira, fra Amsterdam Fres. 8½, Algier og fra Antwerpen Fres. 8,50 til Neapel.

### Havarier og Forlis.

Ceres, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som bekendt, grundstødte ved Ørkneyerne, ankom hertil den 11. ds. for at losse og endelig reparere.

Hansigue, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Göteborg til Konaekry med Trælast indløbet lek til Falmouth. Skibet har betydelig ovenbords Skade og har mistet sit Spryd.

Dagny, Skonnert af Aarhus, er paa Rejsen fra Halmstad til Wismar med Trælast grundstød paa Havgrunden i Nyborg Fjord. Bjergningsdampskib »Svava« assisterer.

## Bekendtgørelser m. m.

637. Karantænebestemmelser. Danmark. — Konstantinopol og Saloniki er erklæret kolerafri.  
 Færøerne. — Tunis er erklæret kolerafri.  
 Italien. — Odessa og Nicolajev er erklæret kolerafri.  
 Tyskland. — Odessa er erklæret pestfri og Bulgarien kolerafri.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

England, Februar 1912.  
 England, East Coast. — Under forbehold to Under Downsing.  
 Midderranean. — Plans of anchorages in the North.  
 England, East Coast. — Orwell and Stour rivers.  
 Nova Scotia. — Baccaro point to Ram Island.  
 Yang Tse Kiang. — Shanghai to Nanking.  
 North Sea. — Norder pier to Vortrapp pier.  
 France, West Coast. — Rio Bidassoa to Pointe d'Arcaelion.  
 Midderranean, Italy. — Ports Maurizio and Onegina.  
 Black Sea. — Danube river mouths.  
 The Admiralty List of Lights and Time Signals, 1912.  
 Frankrig:  
 Mer Mediterranée. Parti Ouest.  
 De la Pointe de Penmarc'h à la pointe de Trévignon. Iles de Gléinan.  
 De Pould Ovi à Tannassou (Cochinchine).  
 Entrée de la Méditerranée. December 1911.  
 Atterages de l'entrée de la Manche et de la Côte N. O. de France. December 1911.  
 De la Pointe de Penmarc'h à la pointe de Trévignon.  
 Mer Mediterranée. Partie Ouest.  
 Holland.  
 Aanvullingsblad No. 3 op den Zeemanstijds voor den Oost-Indischen Archipel. Deel II, 1905.  
 Aanvullingsblad No. 2 op den Zeemanstijds voor den Oost-Indischen Archipel. Deel III, 1909.  
 Zeemanstijds voor den Oost-Indischen Archipel, Deel IV, 1912. Pris 2 f.  
 Tyskland, December 1911 og Januar 1912.  
 Nordatlantischer Ocean. I: 12,000,000. Pris 2,90 M.  
 Südatlantischer Ocean. I: 12,000,000. Pris 3,30 M.  
 Atlantischer Ocean: Ostliche von Nordamerika: Sandy Hook bis Cape Hatteras. Nord- und Südatl. I: 500,000. Pris N.-Bl. 2,30 M. S.-Bl. 2,20 M.

Ely, Dpsk. af Eshjerg, er paa Rejsen fra Gambia til Marseille med en Ladning Jordnødder, indslæbt til Barcelona af Dpsk. «Virginia» af Triest. «Ely» har brækket Skrueræksten.  
 Guldborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Kieler Kanalen været i Kollision med Göteborgdampenen «Germania», og har faaet svar Skade paa Forskibet. «Germania» tog ogsaa betydelig Skade.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Det andet af de to store Dieselmotor-Skibe «Fionia» (Søsterskib til «Selandia»), som Burmeister & Wain bygger for Det ostasiatiske Kompagni, sættes den 12. ds. i Vandet fra Skibsværftet paa Refshaleen.

Skibets Hoveddimensioner er som for «Selandia»: Længde mellem Perp 370' 0", Bredder 33' 0", Dybde 30' 0" og Bæreevnen er c. 7,000 Tons d. w.

Maskineriet kommer til at bestaa af to Stkr. 8-cylindrede Dieselmotorer og to Hjulpe Dieselmotorer tilsammen paa 3,000 i. H. K.  
 Skibet gik smukt paa Vandet, og Aflojningen overvåredes af Repræsentanter for begge Selskabers Bestyrelse og Direktion samt flere Indbudne.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau ved Charles Hvilsum er i disse Dage 3/m. Skonnert «Norden» af Gelle, 242 Netto Reg.-Tons, solgt til Finland for Kr. 6,000.

Gennem samme Firma er Skonnert «Sylfid» af Höganas, c. 93 Netto Reg.-Tons, bygget i Rusland 1898, Klasse 3/3. I. 1. i fransk Veritas til 1913, solgt til Kaptajn Olsson af Hesselö.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**  
 21, Havnegade 21.

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

De forenede Bryggeriers  
**ANKER ØL**

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa  $\frac{1}{2}$  Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i

**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

## Aktieselskabet

## Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 29. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

Bestyrelsen.

## Skibsefterretninger.

## Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Königsberg 11./3. — Alexandra, Nielsen, afg. Emden 14./3. — Algarve, Borries, afg. Denia 13./3. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Reval 6./3. — Anglo Dane, Tounesen, ank. Bergen 13./3. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 13./3. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 9./3. — Arno, Fischer, ank.

Emden 9./3. — Aurora, Gommesen, ank. hertil 12./3. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Antwerpen 9./3. — Beira, Lunge, ank. hertil 13./3. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 13./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 14./3. — Christian IX, Mikkelsen, ank. London 10./3. — Dagmar, Bogvad, pass. Brunsbüttel 13./3. — Douro, Sørensen, ank. hertil 12./3. — Esbjerg, Struive, afg. herfra 12./3. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires. 31./12. — Garonne, Kromann, ank. hertil 5./3. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 6./3. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 13./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Algier 12./3. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 11./3. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 8./3. — Kentucky, Andersen, ank. Stettin 8./3. — Kiew, Jørgensen, ank. Reval 9./3. — Kursk, Wienecke, ank. Windau 8./3. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 12./3. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 7./3. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Oussant 8./3. — Minsk, Harder, afg. herfra 12./3. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 12./3. — Nordjylland, Soberg, ank. Reval 13./3. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Dunkerque 11./3. — Odessa pass. Holtenau 12./3. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 10./3. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 9./3. — Pennsylvania, afg. Baltimore 2./3. — Perm, Gotthardt, ank. London 11./3. — Pregel, Iversen, pass. Hanstholm 11./3. — Saga, Hansen, afg. Antwerpen 12./3. — Saratov ank. Hull 13./3. — Saxo, Müller, pass. Holtenau 12./3. — Seine, Damp, afg. Rochelle 12./3. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 21./2. — Thyra, Dam, afg. herfra 9./3. — Tiber, Petersen, ank. Messina 13./3. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 5./3. — Tula, Therkildsen, pass. Gibraltar 9./3. — United States, Gottsche, ank. hertil 13./3. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 12./3.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rouen 8./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 29./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 7./3. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Novorossisk 1./3. til Nyborg. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. New York 8./3. til Buenos Aires. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Antwerpen 6./3. — Holmer Moreh, Thorsøe, afg. Rosario 9./3. til Kristiania. — Nawa, Dahl, afg. St. Thomas 2./3. til Buenos Aires.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Ghent 8./3. — Amalienborg ank. Villareal 7./3. — Anna Mærsk ank. Huelva 1./3. — Brattingsborg pass. Dungeness 10./3. — Børglum ank. Delaware 10./3. — Chassio Mærsk pass. Dunkerque 10./3. — Dansborg afg. Gibraltar 23./2. — Elsborg ank. Ghent 5./3. — Esrom pass. Port Said 5./3. — Flynderborg afg. Sunderland 28./2. — Fredensborg ank. Castro Urdiales 9./3. — Frederiksborg ank. Windau 9./3. — Guldborg pass. Holtenau 10./3. — Gurre ank. Moss 6./3. — Hammerhus afg. New Orleans 7./3. — Harrildsborg pass. Algier 7./3. — Hundborg ank. Hangö 5./3. — Høneborg pass. Kjøbenhavn 10./3. — Jelling pass. Gibraltar 6./3. — Jømsborg afg. Genua 9./3. — Jungshoved afg. Baltimore 29./2. — Jægersborg ank. Genua 8./3. — Kallundborg pass. Barry 3./3. — Kalo afg. Torre 4./3. — Klampenborg ank. Windau 8./3. — Kronborg ank. Rotterdam 11./2. — Lejre ank. Rio de Janeiro 4./3. — Lilleborg afg. Dakar 1./3. — Marselisborg afg. Norfolk 2./3. — Næsborg ank. Neapel 4./3. — Peter Mærsk ank. Kjøbenhavn 25./2. — Randelsborg pass. Skagen 8./3. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg afg. Savona 5./3. — Skanderborg ank. Triest 8./3. — Skjoldborg afg. Newport Mon 2./3. — Skodsborg pass. Portland 10./3. — Spigerborg pass. Ushant 8./3. — Stegelborg ank. Genua 4./3. — Stjerneborg ank. Helsingør 3./3. — Søborg ank. Helsingør 7./3. — Taarnborg ank. Pillau 10./3. — Tuborg pass. Brunsbüttel 11./3. — Ullsborg afg. Libau 10./3. — Uranienborg ank. Savona 5./3. — Visborg afg. Danzig 9./3. — Vordingborg ank. Ghent 9./3. — Ørskild ank. Galveston 6./3.

**Rossia.** Generalkonsul Elisejeff ank. Savona 11./3.

**Dania.** Ely, Meinerz, ank. Barcelona 9./3. — Nelly, Clausen, pass. Sagres 12./3. for Oxelösund. — Fanny, Eriksen, afg. Bosmo 12./3. til Norrköping. — Lilly, Duhn, pass. Emden 6./3. for Barcelona. — Alexy, Sørensen, ank. Königsberg 9./3. — Dagny, Bang, pass. Gibraltar 13./3. for Island. — Mary, Clausen, pass. Emden 10./3. for Rouen.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 12./3. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Perth Amboy 7./3. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Las Palmas 5./3. — Svend, Schmidt, afg. Rouen 13./3. — Urania, Clausen, afg. Cardiff 1./3.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Hammerfest 11./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Liverpool 7./3. — Holland, Poulsen, afg. Hamburg 12./3. — England, Andersen, ank. Hamburg 9./3. — Rusland, Bennetsen, ank. Helsingør 9./3.

**Europa.** Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 12./3.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Bonnes 10./3.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Memel 11./3. — Freja, Nielsen, afg. Narvik 12./3. — Vera, Thing, ank. Libau 11./3.

**Det østasiatiske Kompagni.** Arabien ank. Singapore 12./3. for udg. — Kina afg. Karatsu 12./3. for hjemg. — Siam pass. Perim 10./3. for hjemg. — Tranquebar ank. Kobe 12./3. for udg. — Bandon ank. Antwerpen 11./3. for udg. — Bintang afg. Algier 11./3. for hjemg. — Chumpon ank. Soesoe 11./3. for udg. — Esrom afg. Suez 6./3. for udg. — Paungan afg. Sabang 6./3. for hjemg. — Samui afg. Algier 12./3. for hjemg. — Selandia passif Gibraltar 13./3. for udg. — Cathay afg. Holtenau 12./3. for hjemg. — Indien afg. Coronel 2./3. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix ank. London 12./3. for hjemg. — St. Jan afg. Demerara 9./3. for hjemg. — St. Thomas afg. Portland 9./2. for udg.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirckaldy 4./3. — Martha, Christensen, ank. Oran 11./3. — Elna, Rathje, afg. Tunis 2./3. — Therese, Pedersen, afg. Genua 11./3. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 29./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Tyne Dock 29./2. — Simone, Møller, ank. Granton 13./3. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, ank. Granton 13./3. — Daisy, Lagesen, afg. Boucou 13./3. — Annine, Leth, afg. Susse 13./3. — Kamma, Løffler, afg. Tyne Dock 4./3.

**Term.** Sara, Jensen, afg. Methil 1./3. — Helene, Sørensen, afg. Burntisland 25./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Libau 11./3. — Agnete, Dam, ank. Helsingør 3./3. — Hermia, Farup, ank. Blyth 1./3. — Alice, Jørgensen, afg. Windau 10./3.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Sfax 13./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Nizza 7./3. — Valborg, Hansen, ank. Helsingør 2./3. — Estrid, Hansen, afg. Emden 13./3. — Gunhild, Hansen, ank. Windau 8./3.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 10./3. — London, Bom, afg. Kratzweck 8./3. til Stockholm. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, afg. Bathurst 8./3. til Rotterdam.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Bathurst 8./3. til Marseille. — Wion, Boeck-Hansen, ank. Rufisque 4./3. — Roma, v. Thun, afg. Teneriffe 11./3. til Rufisque.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Ghent 7./3. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 12./3. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 10./3.

**Æro.** Emanuel, Svane, ank. Libau 12./3.

**Thura.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Rotterdam 7./3.

## Sejlskibe.

**Renne.** John Hintze, Knudsen, afg. Stolpemünde 4./3. — Hans Peter, Holm, ank. Svaneke 5./3. — Veset, Kofoed, ank. Svaneke 5./3. — Kastor, Møller, ank. Svaneke 5./3. — Johannes, Jensen, ank. Liverpool 8./3. — Marie, Sejer, afg. Cadiz 8./3. til Rio Grande.

**Svendborg.** Meta, Møller, ank. Plymouth Red 6./3. — Urda, Skov, ank. Aarhus 8./3. — Rota, Hansen, ank. Kristiania 8./3. — Jason, Hansen, ank. Kragerø 7./3. — Pampa, Jensen, ank. Aalborg 8./3. — Standard, Rasmussen, ank. Kalundborg 8./3. — Erik, Hansen, ank. Kristiania 9./3. — Dagny, Rasmussen, ank. Drobak 11./3. — Yrsa, Sørensen, ank. Frederikshald 9./3. — Elisa, Andreasen, ank. Drobak 10./3. — Primula, Skov, ank. Par 11./3. — Mercur, Lund, ank. Frederikshald 9./3. — Libra, Hansen, ank. Frederikstad 9./3. — Pallesen, Jensen, ank. L'lanely 11./3. — Danmark, Husfeldt, ank. Fecamp 12./3.

**Æro.** Ariel, Christensen, ank. Langesund 10./3. — Johanne, Hansen, ank. Drobak 11./3. — Majus Bay, Østermann, ank. Kødby 11./3. — Ansgar, Jørgensen, ank. Lndou 9./3. — Fredensborg, Kisby, ank. Hamburg 10./3. — Sejerskransen, Friis, ank. Fowey 11./3. — Dortha, Boye, ank. Langesund 9./3. — Argus, Jensen, ank. Frederikstad 11./3. — Dana, Pedersen, ank. Langesund 9./3. — Caroline Kock, Rasmussen, pass. Cuxhaven 9./3. p. R. t. Maracaibo. — Valkyrien, Weber, er afg. St. Ybes til Kalmar. — Æro, Friis, ank. Aalborg 10./3. — Norma, Jørgensen, pass. Dungeness 7./3. til Bathurst. — Ingolf, Olsen, pass. St. Catherine's Point 8./3. for Brest. — Hosanna, Raahauge, ank. Flensborg 11./3. — Kodan, Hansen, ank. Cadiz 12./3. — Claudia, Aaberg, afg. Burntisland 12./3. til Frederikstad. — Mary, Andersen, ank. Guernsey 12./3. — Marie, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11./3. — Skandia, Fabricius, ank. Westerwicks Distrikt 8./3. — Alf, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 13./3. — Rota, Olsen, ank. Kjøbenhavns Red 13./3. for Stettin. — Nauta, Stærke, ank. Fowey 13./3. — Hekla, Christoffersen, ank. Kirckaldy 12./3. — Smart, Christensen, ank. Paimpool 12./3. — Venus, Jensen, ank. Gibraltar 12./3.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912. — Dansk Sejlskibsrederiforening, Fyris Kreds. — Det østasiatiske Kompagni. — Frøgtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibselretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

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

# THE ANTWERP

## ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANA VAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

**John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

## HÄNSCHELL & Co

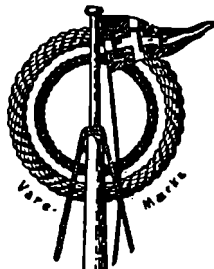
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern-og-Staal-

### Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## Iver C. Weilbaech & C.

Nautiske Etablisement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

**Kompasser**

efter Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritskompasser E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

Baadskompasser (Sprit og tørre) i Kasse eller Hus med Lampe.

AzimutInstrumenter

Pejlstøtter

**Kikkertø** dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter med og uden Kew Certifikat

**Reparationer** udføres.



**Walkere**

originale Lodde- og Loggeapparater Fuldfarts Loddemaskiner Loddespil

**Loddewire** (enkelt og dobbeltslaet)

Barometre Hydrometre Clinometre Megaphoner Parallelinealer Pæsere

Forstørrelsesglas **Lanterner** med og uden Certifikat Moises Signallanterner m. m.

**Reparationer** udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forsto Side pr. Pettilinio à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disso Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 19. Marts 1912.

19. Aarg.



## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Etabl.  
1867.

**Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**

Etabl.  
1867.

**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Wallons Bog: Know your own ship.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensholms Effng.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

**Nic. Heimbürger**

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.  
Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrerskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Hor paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Keddens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimall. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

## Den almindelige Danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Fest (Souper med Bal) Tors-  
dagen den 28. Marts i Hotel Phoenix' Selskabslokaler.

Æresmedlemmer og Medlemmer bedes tegne sig  
paa den i Foreningens Lokaler — St. Annæ Plads  
Nr. 13 — fremlagte Liste.

Festkomiteen.

**Vilhelm A. Bang**

Repræsentant for

tilbyder

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

Prioritetslaan i Skibe.  
paa favorable Vilkaar

**Last-, Passager- og Bugserbaad til Salg.**

Bygget 1888 af Staal, Dimensioner: 18,45×4,25×2,05, Dybg. 2,20 med Last. Plads til 20 Tons Ladning, 115 Passagerer. Kedlen prøvet Maj 1911, fik Certifikat for 6 Aar. Fart 8 Knob, Kultforbrug 1,8 Tons. Comp. Maskine 60 ind. HK. Pris Kr. 11,000.

Paul Wagner, Lübeck.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

**Aktieselskabet****Dampskibsselskabet „Carl“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 23. Marts 1912 Kl. 3½ paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1911.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1912—13.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.
4. Forslag til Beslutning om Pensionskassens Ophævelse. Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Lørdagen den 16. ds., daglig mellem Kl. 11—1 indtil den 20. Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

P. B. V.

L. H. Carl.

**Aktieselskabet****Dampskibsselskabet „Skjold“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 23. Marts 1912 Kl. 3½ paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1911.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1912—1913.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.
4. Forslag til Beslutning om Pensionskassens Ophævelse. Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Lørdagen den 16. ds., daglig mellem Kl. 11—1 indtil den 20. Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller mod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

P. B. V.

L. H. Carl.

**Aktieselskabet****Dampskibsselskabet „Gorm“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 23. Marts 1912 Kl. 3½ paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1911.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1912—13.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.
4. Forslag til Beslutning om Pensionskassens Ophævelse. Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Lørdagen den 16. ds., daglig mellem Kl. 11—1 indtil den 20. Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

P. B. V.

L. H. Carl.

**Aktieselskabet****Dampskibsselskabet „Viking“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 23. Marts 1912 Kl. 5 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1911.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.
4. Forslag til Beslutning om Pensionskassens Ophævelse. Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Lørdagen den 16. ds., daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 20. Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

P. B. V.

A. O. Andersen & Co.

**Aktieselskabet****Dampskibsselskabet „Dannebrog“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 12 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Forslag fra den korresponderende Reder om Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen.
3. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, mod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

C. K. Hansen.

**Aktieselskabet****„Dampskibsselskabet af 1896“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

C. K. Hansen.

**Aktieselskabet****Dampskibsselskabet „Neptun“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 20. Marts d. A. Kl. 1¼ i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1912.

C. K. Hansen.

Kjøbenhavn, den 19. Marts 1912.

Bekendtgørelse om Ophævelse af Justitsministeriets Bekendtgørelser om Sundhedsforanstaltninger overfor Havne i Tyrkiet.

Justitsministeriets Bekendtgørelse af 17. August f. A. om Sundhedsforanstaltninger overfor samtlige Havne i Italien og Tyrkiet, der efter Justitsministeriets Bekendtgørelser af 9. September, 27. Oktober, samt 1. og 20. December f. A. endnu kun er i Kraft overfor Byerne Konstantinopel og Saloniki, ophæves ogsaa for saa vidt angaar disse Byer.

A. Med Hensyn til Pest er herefter Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April f. A. §§ 13—15 og, for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, efter de paagældende Lægers Skøn Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3 og 6—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 6—9 og §§ 20—22 i Kraft overfor:

- 1) Havnene i Ægypten.
- 2) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, og
- 3) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier.

B. Med Hensyn til Koleræ er herefter Bestemmelserne i den nævnte Lovs §§ 13—15 og, for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, efter de paagældende Lægers Skøn Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 5 og 7—9 og §§ 20—22 i Kraft overfor:

- 1) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, og
- 2) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.  
Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.  
Justitsministeriet, den 7. Marts 1912.

Vi har modtaget følgende:

En Trykfejl i Afregningsbogen. I den paa Foranstaltning af Ministeriet for Handel og Sofart udgivne Afregningsbog, findes Side 23 under Overskrift: »Niende Kapitel. »Om Bjergeløn« anført om Fordelingen af Bjergelønnen — »derefter faar Rederiet to Tredjedele, hvis det bjergede Skib er Dampskib, men Halvdelen, hvis det er Sejlskib —»

Da Afregningsbogen i de fleste Tilfælde læses af Folk, der kun ad denne Vej faar et Indblik i Sølovens Paragrafer, tillader jeg mig at henstille til rette Vedkommende, at forandre Ordet »bjergede« til »bjergende« og saaledes rette den deri værende Tryk- eller Korrekturlæsningsfejl.

E. Rasmussen.

2den Styrmand.

Dampskib »Dan«, Dampskibsselskabet »L. H. Carl«.

Traadløs Forbindelse med Falklands-Øerne. Sidste Efteraar modtog Statholderen paa Falklands-Øerne, der netop da opholdt sig i England, i Følge »Hamb. Corr.«, en Del Skibsredere og Repræsentanter for større Sejlskibsselskaber, der forebragte et Ønske om, at en traadløs Telegrafstation, som kunde forbinde Falklands-Øerne med Fastlandet, maatte blive taget under Overvejelse. Følgen heraf er blevet et Tilbud om Oprettelsen af en traadløs Station tæt ved Port Stanley paa Falklands-Øerne, der kan træde i Forbindelse med Stationen i Punta Del Este ikke langt fra Montevideo, og en Bestemmelse om, at denne ny Station allerede skal tages i Brug i Begyndelsen af 1912. Som Bevis paa, hvor stor en Værdi denne Station vil have for de Sejlskibe, der farer paa Vestkysten, kan tjene, at Rederne havde erklæret sig villig til at betale 10 sh. pr. Ord for et Telegram

fra Port Stanley til Punta Arenas (S. M.). Man formoder dog, at Telegramgebyret vil blive betydelig billigere, og at Taksten for en Meddelelse fra eller til den ny Station paa Falklands-Øerne vil blive fastsat til 2 sh. pr. Ord.

Den tredje nordiske SkibsOfficers-kongres afholdes i Kjøbenhavn i Dagene 19.—22. Marts.

Kongressen, hvortil der er anmeldt Delegerede fra Norge, Sverig og Finland, afholder sine Møder i Prins Wilhelms Palæ og aabnes den 19. Marts Kl. 10 Pm. Paa Dagsordenen staar bl. a.: Hvorledes skabes i Fremtiden gode Besætninger? De hygiejniske Forhold om Bord og obligatorisk Lægeundersøgelse af alle Sømand; Pensionssagen for Søfolk; Signalering efter Morsesystemet; obligatorisk Paamonstring af Sømand; Redningsmidlernes Anvendelse; Betydning af et nærmere Samarbejde imellem de nordiske Landes nautiske Foreninger; Kravet om almindelige Bestemmelser angaaende Minimallon for Officerer og Besætning samt Erstatning for Overarbejde; Nødvendigheden af at samle Skibsofficererne til enigt Samarbejde for at forbedre deres økonomiske og sociale Vilkaar; Ferie for Skibsofficerer; Styrmandens Stilling; a) Kan en Skibsfører med to Styrmand siges at have Vagt? b) Hvem er Styrmanden efter Loven? c) Kan en aflost 1ste Styrmand retmæssig kommandere en vagthavende 2den Styrmand? Signaler for Fartøjer i Is; Skibsofficerernes usikre Stilling overfor Rederne; Assurandørernes Suspension af Skibsofficerernes Certifikater; Nødvendigheden af en klar Understregning af Skibsførerens Stilling i Forholdet til Rederiet; Indførelse af en af Staten godkendt Bemandsingslov; Indførelse af strengere Straffebestemmelser mod Overlastning; Betydningen af fælles Sølovsbestemmelser for de nordiske Lande; hvilke Forholdsregler bør der lages overfor Personer, der staar uforstaaende eller ved bevidst Modstand skader deres Organisationer i deres Bestræbelser for at opnaa fordelagtigere Livsvilkaar? Obligatorisk Undersøgelse af og Tilsyn med Skibsdampfløjt.

Endvidere vil der blive holdt Foredrag om Skoler for Sømands ungdommen og eventuelt indledet en Forhandling til Belysning af Spørgsmaalet om Nødvendigheden af en Nødhavn paa Bornholms Østkyst.

Sejllobet til Randers. Randers Havneudvalg er blevet gjort opmærksom paa, at der selv i nylig rettede engelske Søkort findes anført en Dybde af 15 Fod i Sejllobet til Randers.

Udvalget har nu ved Imodekommenhed fra vedkommende Firmaers Side udvirket, at Dybden fremtidig vil blive anført til 5.7 Meter, saaledes som den har været i de sidste 3½ Aar; men man tillader sig dog at gøre Dansk Sofartstidendes Læsekreds opmærksom paa den forældede Angivelse selv i temmelig ny Kort.

Det finske Lødsvæsen. Fra Helsingfors melles til »Reuter«: De fleste Lødsere har indgivet Afskedsansøgning, men de russiske Autoriteter har fundet en nem Vej ud af Vanskelighederne, idet de simpelthen nægter at modtage Afskedsansøgningerne, hvorved Lødserne, som er edsvorne, tvinges til fremdeles at gøre Tjeneste.

Kularbejderstrejken i England. London, 15. Marts. Grubearbejderforbundet meddeler, at som Følge af Forhandlingernes Afbrydelse, vil Regeringen nu forelægge Lovforslag om Minimallon. Forbundet vil afvente Forslaget og vil ikke anbefale Arbejdets Genoptagelse, for Forslaget har faaet sin endelige Skikkelse.

London, 16. Marts. Kabinetet er i Dag traadt

sammen under Forsæde af Premierminister Asquith for, efter hvad der paastaas, at fastsætte Teksten til Lovforslaget om Minimallønninger.

Efter Anmodning af Premierministeren har Grube-ejerne og Arbejderne valgt Repræsentanter, der skal konferere med Regeringen om Lovforslaget.

(Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland: Den to Dages Karantæne, der var paalagt Skibe, kommende fra Havnene mellem Santi Quaranta og Prevesa, er bleven erstattet af en Lægeundersøgelse; dog vedvarer den to Dages Karantæne endnu for de Skibes Vedkommende, der kommer fra Prevesa.

Den fem Dages Karantæne, der har været paalagt Rejsende, som kommer til Grækenland over Arta eller Kalarrytai paa Epirusgrænsen, er blevet indskrænket til to Dage med Desinfektion af Bagagen.

Skarpskydningsøvelser ved Swinemünde. Marineministeriet har modtaget Meddelelse om, at der Mandag den 25. ds. mellem Kl. 1—3 Em. afholdes Skarpskydningsøvelser ud for Swinemünde. Til Forebyggelse af Ulykkestilfælde er det forbudt Skibe og Fartøjer at løbe ind og ud af Havnen, saa længe Skydningen varer. Havnens Afspærring bliver tilkendegivet ved et paa Fyrtaarnet ophejst grønt Flag.

Belønnede Redningsmænd. Fra det under Protektion af Kejserinde Maria Feodorovna af Rusland staaende »Selskab til Redning af Skibbrudne«, er der gennem den danske Vicekonsul i Kronstadt tilstillet Rederiet C. K. Hansen Diplomer til Førenden af Dampskibet »Flynderborg«, Kaptajn A. Andersen, samt til Styrmand Niels Nielsen, Maskinassistent G. B. Mikkelsen, Matros J. Chr. Duus, Tømmermand K. N. Olsen og Høvmester Chr. Vimmelmand, der den 25. Oktober 1910 i den finske Bugt reddede to Mennesker i Havsnød.

(—Berl. Tid.)

Sø- og Handelsretten. Under 14. d. M. er Assessor i Viborg Overret C. Oldenburg beskikket til Næstformand i Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn for et Aar fra 1. April d. A.

Carnegies Hellefond til Danmark, der var ansat til et Beløb paa 100,000 Dollars, vil nu, efter hvad »Kbhvn.« erfarer fra bedste Kilde, komme til at beløbe sig til 125,000 Dollars.

Af de Carlske Dampskibsselskaber giver i Følge »Børsen« »Carl« 6 pCt., »Gorm« 6 pCt. og »Skjold« 4 pCt. i Udbytte.

»Selandia«. Der er den 16. ds. indløbet Telegram til Burmeister & Wain fra »Selandia«; den er løbet ind til Genua længe før ventet. Alt vel.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 16. Marts.

Danske Farvande.

(Seneste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres.)

Faaborg melder den 12.: Fjorden: Spredt Drivis, Skibsfarten uhindret.

Svenske Farvande.

Söderarm. Søen: Drivis. Rende i Furusund.

Sandhamn. Søen: Isfri. Rende til Stockholm, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjul.

Strömstad. Idefjorden: Svar Fastis. Rende fra Frederikshalds Havn til Krokstrand.

Udlagt Klokketønde. Marineministeriet meddeler: Klokketønden »Hals« er aller udlagt paa Station.

Paa given Foranledning henleder vi paany Opmærksomheden paa, at Indlæg, der ønskes optaget i *Dansk Søfartstidende*, maa være forsynet med Forfatterens Navn og Adresse til Oplysning for Redaktionen, uanset om vedkommende Artikel ønskes optaget anonymt. Redaktionen kan ikke paalage sig noget Ansvar for Manuskripter, der ikke finder Anvendelse i Bladet, og Tilbagesendelse af saadanne vil kun finde Sted, for saa vidt Indsenderen tager Forbehold derom ved Indsendelsen, samt vedlægger fornøden Svarporto.

## Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1911.

(Fortsat.)

Ved en i Slutningen af 1911 afsagt Højesteretsdom erklæredes Skattevæsenet uberettiget til at paalægge Aktieselskaber Skat af den ved Aktieudvidelser indvundne Overkurs, som henlægges til Reservefonden. Hvad der af Kompagniet paa denne Konto er betalt for meget i Skat i tidligere Aar, forventes derfor refunderet.

Til Pensionsfonden foreslaas henlagt ekstraordinært et Beløb af Kr. 96.123.44. Dette bringer Fonden op til Kr. 400.000.

Netto-Overskudet andrager Kr. 4.232,979.59, hvorfra gaar til Afskrivning paa Dampskibene (5 pCt. af disses oprindelige Værdi), Ejendomme, Inventar etc. Kr. 918,515.75, saaledes at der bliver tilbage en Nettogevinst af Kr. 3,314,463.84.

Indtægterne fordeler sig som følger:

Avance paa Handelen .....	Kr. 1,390,225.20
— — Dampskibene .....	- 1,906,626.42
— — hos Filialerne .....	- 1,477,903.40
Udbytte i fremmede Selskaber .....	- 867,926.80
Overført fra forrige Aar .....	- 176,815.87
	<hr/>
	Kr. 5,819,497.69

Administrationsudgifter

ved Hovedkontoret,

London Kontoret og

Filialerne .....

Rente Konto .....

Afskrivninger .....

---

Kr. 3,314,463.84



som foreslaas fordelt saaledes, at Aktionærerne erholder 8 pCt. Udbytte, til Reservefonden henlægges Kr. 500,000.00, saaledes at denne nu udgør Kr. 6,750,000.00 eller 27 pCt. af den samlede Aktiekapital; til Tantième til Bestyrelsesraad, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 377,529.60, medens Kr. 340,810.80 overføres til næste Aar.

## Regnskab.

## Gevinst- og Tabs-Konto ultimo 1911

	Kr.	Kr.
Avance paa Handelen .....		1,390,225.20
Indsejlede Fragter og Passagerpenge		9,749,540.99
Udbytte i fremmede Selskaber .....		867,926.80
Avance hos Filialerne .....		1,477,903.40
Overført fra forrige Aar .....		176,815.87
		13,662,412.26
Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, London Kontoret og Filialerne. Gager .....	Kr. 693,825.00	
Husleje, Porto, Boger, Kontorrekvisiter etc. -	172,804.94	
Diverse Udgifter .... -	237,077.13	
Dampbaadene etc. ved Filialerne og diverse Udgifter v. Skibene -	60,960.62	
Skatter .....	126,165.50	
	1,290,833.19	
Rutedampskibene. Ud- gifter.		
Kul og Olje .....	Kr. 1,673,961.30	
Hyre og Proviant .. -	873,625.88	
Suezkanal- og Havne- afgift .....	1,310,689.77	
Konsulatsafgift .....	14,850.58	
Lodspenge og Bugser. -	187,658.89	
Lastning og Løsning Klassifikationer, Re- parationer, Rekvisi- tor og Vedligehol- delse .....	490,451.37	
Løje af fremmede Dampere .....	707,718.64	
Agentprovision .... -	416,400.59	
Assurance .....	379,309.65	
Transitfragt, Konfe- rence-Rabat og Er- statninger .....	736,559.05	
Telegrammer, Annon- cer og diverse Ud- gifter .....	100,319.88	
	7,842,914.57	
Rente Konto .....	295,684.91	9,429,432.67
		4,232,979.59
Afskrivninger:		
Paa Dampskibene etc. ....	624,577.56	
Paa Kontorbygninger samt Inventar her og i London .....	28,782.56	
Hos Filialerne, paa Dampbaadene, Sav- møllerne etc. ....	265,155.63	918,515.75
		3,314,463.84
Udbytte til Aktionærerne. 5 pCt. af Kr. 25,000,000 .....		1,250,000.00
		2,064,463.84
Tantièmer.		
Til Bestyrelsesraadet 5 pCt. ....	94,382.40	
- Direktionen 10 pCt. ....	188,764.80	
- Funktionærerne 5 pCt. ....	94,382.40	377,529.60
		1,686,934.24
Reservefonden.		
Henlagt .....		500,000.00
		1,186,934.24
Pensionsfonden.		
Henlagt ekstraordinært .....		96,123.44
		1,090,810.80

Overført.....	1,090,810.80
Yderligere Udbytte til Ak- tionærerne.	
3 pCt. af Kr. 25,000,000 .....	750,000.00
Overført til næste Aar .....	340,810.80

## Kompagniets Status ultimo 1911.

## Aktiver.

Teak- og Varelager i Kjøbenhavn .....	1,724,106.45
Teak- og Varelager i fremmede Havne .....	1,080,050.83
Diverse Ladninger Soyabønner, dels svømmende dels rede til Afskibning .....	1,944,440.66
Skibenes bogførte Værdi .....	10,170,094.21
Nybygnings Konto .....	2,611,576.68
Lagtermateriel .....	458,466.08
Diverse Debitorer .....	9,734,185.45
Kasse Konto .....	10,416.12
Tilgodehavende hos diverse Banker .....	7,517,972.02
Filialer og Agenturer .....	8,992,192.81
Kontorbygningerne paa Gl. Holm og i Frihavnen samt Inventar her og i London .....	1,011,331.99
Kapital i fremmede Selskaber .....	9,477,647.03
Skibenes løbende Rejser .....	77,719.87
Panteobligationer i Dampskibe .....	1,434,240.00
	56,244,440.20

## Passiver.

	Kr.	Kr.
Kapital Konto .....		25,000,000.00
Reservefond .....	6,250,000.00	
henlagt for 1911 .....	500,000.00	6,750,000.00
Pensionsfond .....	289,406.25	
+ 5 pCt. Rente i 1 Aar .....	14,470.31	
henlagt ekstraordinært .....	96,123.44	400,000.00
Partialobligationer		
5 pCt. Obligationer 1905 .....	3,750,000.00	
- udtrukket pr. 1/10 1911 ....	250,000.00	
	3,500,000.00	
5 pCt. Obligationer 1909 .....	5,000,000.00	8,500,000.00
Rembours Konti .....		8,030,715.29
Rente Konto 1912		
3 Mndrs. Rente af Kr. 3,500,000.00	43,750.00	
5 " " " " " 5,000,000.00	104,166.67	
		147,916.67
Akcepterede Veksler .....		1,142,917.28
Diverse Kreditorer .....		3,554,550.56
Tantièmer .....		377,529.60
Udbytte for 1911 .....		2,000,000.00
Øverskud overført til næste Aar ....		340,810.80
		56,244,440.20

## Fragtmarkedet.

Angaaende de mindre Skibe har Markedet i det store og hele ikke forandret sig væsentligt, og hvad der i sidste Uge er sluttet, er gennemgaaende til samme Rater, som er opnaaet i de nærmest foregaaende Uger, dog gennemførtes for nogle Skibe fra Stolpmünde  $5\frac{1}{4}$  à  $5\frac{1}{2}$  M. for Rug. 7 M. for Havre: den nuværende konstante østlige Vind, giver desværre en Mængde Skibe, som skal ned i Østersøen, et unødvendigt Ophold. Sverig har vedblivende fuldt op af Stenladninger og yderligere, paa Grund af Cementlockouten i Danmark, en Del Cementladninger fra Sundhavnene til danske Provinshavne. Med Hensyn til Danmark noteres fra Provinserne ikke meget Korn: dermed er f. Eks. Fakse ret presseret for Skibe til Kalksten. Kjøbenhavn, hvor der stadig kun er lidt Tonnage for Haanden, sluttede bl. a. Raajern til Rudkjøbing, Trelleborg 15 Øre. Bomuldsfrøkager til Fakse 15 Øre. Soyakager til Aabenraa  $4\frac{1}{4}$  M.

## Generalforsamlinger.

**Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri** afholdt den 6. ds. sin årlige Generalforsamling i Borssalen under Rampen under Ledelse af Højesteretsadvokat S. H. a. w.

Direktor, Etatsraad Martin Dessau, aflagde nedenstaaende Beretning:

Med de stigende Fragter og gode Udsigter for Skibsfarten er der kommet Liv i Reparationsarbejdet og i Nybyggeriet, og det forløbne Aar har i sin sidste Halvdel været stærkt præget heraf. Reparationerne har været større, og der er livligt Tilbud af Ordre paa ny Skibe. Vort Værfts hele Indretning sætter imidlertid stærk Begrænsning for, hvad vi er i Stand til at bygge, og som antydet paa Selskabets sidste Generalforsamling, er der Planer under Udarbejdelse, der gaar ud paa at udvide Værftet. Det er Bestyrelsens sikre Haab, at de Bestræbelser, den nærer for at udvikle den nationale Industri og skabe bedre Betingelser for Kapital og Arbejde, maa finde kraftig Støtte hos vore Autoriteter, uden hvis Bistand man ikke kan maa til den Udvikling, som er i høj Grad ønskelig.

Der vil kræves Tilladelse til Opfyldning af et Areal mod Ost. De endelige Planer foreligger endnu ikke, men det er Bestyrelsens Agt at gaa i Gang med disse Arbejder saa snart som muligt for at udnytte de Chancer, som vort Selskab i Øjeblikket sidder inde med. Thi, efter at det har vist sig, at Dieselmotorens Anvendelighed som Drivkraft for Skibe rummer store Muligheder, maatte der ikke gerne lægges Selskabet nogen Hindring i Vejen for dets Stræben efter at skabe en national Industri paa dette Omraade.

Det forløbne Aar har i særlig Grad staaet i Dieselmotorens Tegn. De paa sidste Generalforsamling nævnte Landankæg er bleven afleveret, og Afsetningen har i det hele været 25 pCt. større end Aaret forud. Skibsmotorerne har fungeret tilfredsstillende hidtil, og Bestyrelsen nærer ingen Tvivl om, at der vil komme indvindes en Række Erfaringer ved Driften, der vil komme Selskabet tilgode og styrke dets Stilling som det første Værft, der har bragt Dieselmotorerne frem i store Skibe. Det vil selvfølgelig ikke kunne undgaaes, at der i den praktiske Drift viser sig et og andet, der kan forbedres, eller som bør ændres; men iøvrigt ser Selskabet med Tryghed den videre Udvikling af Skibs-Dieselmotorerne i Møde.

Af Nybygninger har Værftet haft, hvad det kunde overkomme; nogle af disse har først kunnet afleveres i indeværende Aar.

Reparationsarbejderne har været større i Omfang end i de foregaaende Aar, og det er at haabe, at de gode Tider, der nu hersker for Skibsfarten, maa føre bedre Reparationspriser med sig, thi disse har i de senere Aar været altfor lave.

Maskinfabrikken har været fuldt optaget. Henimod Slutningen af Aaret blev det nødvendigt at arbejde baade Dag og Nat, og den tidligere Centrifugefabrik er bleven tagen ind under Maskinfabrikken og har været fuldt beskæftiget.

Smedegodsforretningen viser en betydelig Fremgang fra Aaret forud, idet der er udsmedet næsten 25 pCt. mere end i 1910. De udenlandske Ordre er steget med 50 pCt., og der er væsentlig bedre Fortjeneste saavel i denne Afdeling som i Staalværket, der stadig fungerer tilfredsstillende.

Vort Jernstøberi har været oppe paa en Produktion af over 5½ Mill. Pund, hvilket er det største, der nogensinde er præsteret, og den stigende Afsetning af Motorer kræver en Udvidelse af Støberiet. Det er Hensigten alt i Aar at foretage en saadan.

Vor Spandefabrik har haft en Række Besværigheder at kæmpe imod, idet der dels har været Standsning i Driften som Følge af Indlæggelse af ny Dampkraft, dels har der været Strøje blandt Blikkenslagerne, ligesom de høje Priser paa Tin, hvoraf der ugentlig bringes et stort Kvantum, har beskaaret Fortjenesten.

Den 1. Februar 1911 udløb en Række Arbejdskontrakter, og det var ventet, at det forløbne Aar vilde blive et uroligt Aar. Gennem langvarige Forhandlinger lykkedes det imidlertid at opnaa Fred og Forstaaelse, saaledes at der nu i de fleste af de hos os beskæftigede Fag skulde være Ro til 1916 — et Moment, der er overmaade betydningsfuldt for begge Parter, da vi staar for Tider, hvor der er rigeligt Arbejde at faa.

Selskabet beskæftigede ved Aarets Begyndelse 2.479 Funktionærer og Arbejdere og i Slutningen af Aaret 3.131.

I Arbejdsloen er for hele Aaret udbetalt Kr. 3,524.000 mod Kr. 2.447.400 i 1910, og Omsætningen (udført Arbejde) har været c. 2½ Mill. Kr. større end Aaret forud.

Der er afleveret fire Nybygninger, af hvilke de to er forsynet med Jevnstroems-Dampmaskiner efter Professor Stumpfs Patent, for hvilket vi har Udøvelsesretten.

Hvad Udsigterne for det kommende Aar angaar, staa vi for opadgaende Priser paa alle Raavarer. Kul, hvoraf vi årligt forbruger c. 20.000 Tons, er steget meget betydeligt. Vi har imidlertid vort Forbrug dækket til de gamle Priser til Oktober. Arbejdslovingerne er højere, og Materialer og Fragterne stiger stadig. Paa den anden Side har vi kunnet opnaa noget højere Priser paa ny Skibe og for vort Smedegods, ligesom Priserne er stigende for Motorer til Eksport.

En saa omfattende Virksomhed som vor, rammes ret stærkt af opadgaende Konjunkturer, men paa den anden Side er det et Lyspunkt, at alle Afdelinger er fuldt optaget, og at vi for indeværende Aar alt har faaet flere større Reparationsarbejder og saa, at vor indvundne Erfaring indenfor Dieselmotor-Fabrikationen giver os et Plus i Konkurrencen.

Formanden, Admiral Richelieu, aflagde derpaa Regnskabet, hvis Hovedpunkter tidligere har været gengivet her i Bladet.

I sine til Regnskabet knyttede Bemærkninger udtalte Admiren, at Bestyrelsen ikke, som Rygtet havde villet vide, havde i Sinde at udvide Aktiekapitalen, da man mente at have Kapital nok.

Ligeledes omtalte Admiren med Anerkendelse til Værftets tekniske Ledelse den Sukes, »Selandia« havde haft paa sin Rejse til London og Antwerpen, og de Chancer, disse Dieselmotorskibe lovede for Fremtiden.

Efter nogle Bemærkninger godkendtes Regnskabet enstemmigt. Til Bestyrelsen genvalgtes Direktor J. a. l., ligesom Revisorerne genvalgtes.

## Havarier og Forlis.

Dagny, Skonnert af Aarhus, er den 13. ds. paa Rejsen fra Halmstad med Trælast, grundstødt paa Havgrunden i Nyborgfjord. Bjergningsdpsk. »Svava« assisterede, og Skibet kom flot efter at en Del af Lasten var løstet i Lægter. Skibet er tørt.

Skakkeborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der Fredag Aften afsejlede herfra til Stettin for Reparation, paa Slab af »Kattegat«, er Lørdag Morgen i stormfuldt Vejr sunket ud for Møen. Besætningen blev bjergtet om Bord i Kattegat. »Skakkeborg«, der tidligere tilhørte C. K. Hansen, men som efter Grundstødning ved Bornholm, solgtes til Kampmann & Hørskind, var bygget i Aaret 1903 og maalte 951 Netto Reg.-Tons.

Caroline, Døksbaad af Læsø, er paa Rejsen fra Aalborg til Hjemstedet, sunket ved Indsejlingen til Frederikshavn, efter at have stødt paa en Sten. Mandskabet reddede sig i Land.

Bavaria, tvsk Dpsk., kom Natten til den 16. ds. paa Grund paa Trindelen. Flot og afsejlet til Holtenau, ledsaget af Svitzers »Frederikshavn«.

Excelsior, Tankdpsk., er ankommet hertil efter en haard Rejse fra Philadelphia. En Del af Petroleumslasten har man maattet pumpe ud i Atlanterhavet for at lette Skibet.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fragt- og Passagerdamperen »Christiansund« (Stabelnummer 134), bygget for Regning D. F. D. S., blev den 16. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 225' langt i Hoveddekket, 35' bredt og 23' 8" dybt fra overste Dæk, det bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 ind. HK. og Kædlerne udstyres med Wilh. Schmidts Overheidere.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Fragtdamper til samme Selskab.

# BRASSO

## Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

Aktieselskabet

# Dansk Søfartstidende

afholder sin årlige Generalforsamling Fredag den 29. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

Bestyrelsen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Königsberg 11.3. — Alexandra, Nielsen, pass.

Lizard 17./3. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 16./3. — A. N. Hausen, Sørensen, afg. Reval 16./3. — Anglo Dane, Tomnesen, afg. Trondhjem 17./3. — Antwerpen, Madsen, ank. her 13./3. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 9./3. — Arno, Fischer, pass. Ouessant 17./3. — Aurora, Gommesen, afg. herfra 16./3. — Baron Sjørnblad, Sørensen, ank. Antwerpen 9./3. — Beira, Lunge, afg. herfra 16./3. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Sagres 14./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 16./3. — Christian IX, Mikkelsen, afg. London 16./3. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 12./3. — Douro, Sørensen, ank. Stockholm 17./3. — Esbjerg, Struive, ank. her 18./3. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garoune, Kromann, ank. her 5./3. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 14./3. — Hjeltn, Henriksen, ank. her 15./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Tunis 17./3. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 16./3. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 16./3. — Kenfucky, Andresen, ank. Göteborg 17./3. — Kiev, Jørgensen, ank. Reval 9./3. — Kursk, Wienecke, ank. her 16./3. — Louise, Larsen, afg. Königsberg 17./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 7./3. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Gibraltar 14./3. — Minsk, Harder, afg. herfra 12./3. — Moskoy, Jønsen, ank. her 2./3. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 12./3. — Nordjylland, Søberg, ank. Reval 13./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. her 16./3. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 16./3. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 9./3. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunthhead 17./3. — Perm, Gotthardt, ank. London 11./3. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 16./3. — Saga, Hansen, ank. her 15./3. — Saratov, ank. Hull 13./3. — Saxo, Müller, pass. Holtenau 12./3. — Seine, Dampf, pass. Holtenau 18./3. — Texas, Clausen, ank. her 21./2. — Thyra, Dam, afg. herfra 17./3. — Tiber, Petersen, afg. Palermo 16./3. — Tomsk, Viberg, ank. Antwerpen 5./3. — Tula, Therkildsen, ank. Havre 15./3. — United States, Gottsche, ank. her 13./3. — Viking, Meyer, afg. Borgen 15./3.

**Vesterhavet.** Cito, Jepsen, afg. Santander 16./3. til Rotterdam. — Olga, Christensen, afg. Elsfleth 16./3. til Livorno. — Nordsoen, Mikkelsen, afg. Carthagea 16./3. til Bremen. — Rigmor, Uldall, ank. Catania 16./3. — Hebe, Gregersen, pass. St. Vincent 16./3. for Rio Grande do Sul. — Nora, Lauritsen, afg. Naksov 16./3. til Königsberg. — Gerda, Iversen, ank. Casablanca 13./3. — Bodil, Jensen, ank. Casablanca 11./3. — Nexos, Basse, afg. Reykjavik 14./3. til South Shields. — Polly, Mathiesen, ank. Cadiz 14./3. — Karla, Nielsen, ank. Cadiz 14./3. — Ulla, Hansen, ank. Odense 15./3. — Johanne, Thøgersen, ank. Palma 13./3. — Fylla, Brinch, ank. Alicante 12./3. — Marie, Jessen, afg. Havnefjord 12./3. til Vestmannaerne. — Inger, Schiff, ank. Valencia 11./3.

**G. K. Hansen.** Aggersborg ank. Ghent 8./3. — Amalienborg ank. Villarel 7./3. — Anna Mærsk afg. Huelva 13./3. — Brattingsborg pass. Lizard 11./3. — Borglum afg. Delaware 13./3. — Chassie Mærsk pass. Dunkerque 10./3. — Dansborg pass. Bermuda 11./3. — Elsborg ank. Reidsborg 13./3. — Esrom pass. Port Said 5./3. — Flynderborg pass. Gibraltar 12./3. — Fredensborg afg. Castro Urdiales 14./3. — Fredriksborg afg. Windau 13./3. — Guldborg pass. Holtenau 10./3. — Gurte ank. Helsingør 12./3. — Hammerhus, afg. New Orleans 7./3. — Harrildsborg ank. Huelva 11./3. — Hundborg ank. Windau 13./3. — Honeborg ank. Ghent 13./3. — Jelling pass. Gibraltar 6./3. — Jomsborg ank. Bougie 12./3. — Jungshoved afg. Baltimore 29./2. — Jægersborg ank. Genua 8./3. — Kallundborg ank. Huelva 12./3. — Kalo ank. Huelva 11./3. — Klampenborg afg. Windau 11./3. — Kronborg pass. Beachy Head 12./3. — Lejre ank. Rio 4./3. — Lilleborg afg. Dakar 1./3. — Marselisborg afg. Norfolk 2./3. — Narsborg afg. Neapel 12./3. — Peter Mærsk ank. Kjøbenhavn 25./2. — Randedsborg ank. Ghent 11./3. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg ank. Huelva 11./3. — Skanderborg ank. Triest 8./3. — Skjoldborg pass. Gibraltar 12./3. — Skodsborg pass. Hook of Holland 12./3. — Spigerborg ank. Herrewyk 13./3. — Stegelborg afg. Genua 13./3. — Stjerneborg pass. Kjøbenhavn 14./3. — Soborg ank. Helsingør 7./3. — Taarnborg ank. Pillau 10./3. — Tuborg ank. Stettin 12./3. — Ulfsborg pass. Brunsbüttel 12./3. — Uranienborg ank. Savona 5./3. — Visborg ank. Hangö 4./3. — Vordingborg ank. Ghent 9./3. — Ørkild afg. Galveston N. C. 11./3.

**Heimdal.** Helga, Vaahen Hansen, ank. Kirrkaldy 4./3. — Martha, Christensen, ank. Oran 11./3. — Elna, Rathje, afg. Tunis 2./3. — Therese, Pedersen, ank. Oran 15./3. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 29./2. — Dagny, Therkildsen, ank. Savona 16./3. — Simone, Møller, ank. Granton 13./3. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, ank. Granton 13./3. — Daisy, Lagesen, ank. Swansea 16./3. — Annine, Loth, afg. Susse 13./3. — Kamma, Løffler, afg. Tynen 4./3.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Barcelona 2./3. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 11./3. til Oxelösund. — Fauny, Eriksen, afg. Bossmo 12./3. til Norrköping. — Lilly, Duhn, pass. Sagres 14./3. til Barcelona. — Alexy, Sørensen, afg. Königsberg 16./3. til Rotterdam. — Dagny, Bang, afg. Gibraltar 15./3. til Island. — Mary, Clausen, ank. Rouen 13./3.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Skukoff, Brandt, ank. Burntisland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, afg. Rouen 15./3. til Antwerpen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 29./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 15./3. til Savannah. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Novorossisk 1./3. til Nyborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pullisen, Christensen, afg. New York 8./3. til La Plata. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Antwerpen 15./3. til New York. — Helmer Mørch, Thorsen, afg. Rosario 9./3. til Kristiania. — Newa, Dahl, afg. St. Thomas 2./3. til Buenos Aires.

**Det ostasiatiske Kompagni.** Tranquebar afg. Kobe 15./3. udg. — Siam pass. Suez 15./3. hjemg. — Kina afg. Karatsu 12./3. hjemg. — Arabien ank. Singapore 12./3. udg. — Esrom pass. Suez 6./3. udg. — Bintang pass. Gibraltar 13./3. hjemg. — Samui pass. Gibraltar 14./3. hjemg. — Banda afg. Antwerpen 16./3. udg. — Chumpon afg. Singapore 16./3. udg. — Pagan afg. Sabang 6./3. hjemg. — Selandia pass. Gibraltar 13./3. udg. — Indien afg. Coronel 2./3. udg. — Cathay ank. Swinemünde 14./3. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Portland 9./3. udg. — St. Croix afg. London 14./3. hjemg. — St. Jan afg. Demerara 9./3. hjemg.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 10./2. — London, Boni, afg. Stockholm 14./3. til Kratzweck. — Paris, Thønder, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, afg. Gambia 8./3. til Rotterdam.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Gambia 8./3. til Marseille. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Rufisque 4./3. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 16./3.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Memel 16./3. — Freja, Nielsen, afg. Narvik 12./3. — Vera, Thing, afg. Libau 14./3.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 12./3. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Las Palmas 15./3. — Svend, Schmidt, ank. Antwerpen 15./3. — Urania, Clausen, ank. Tunis 13./3.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Hammerfest 11./3. — Holland, Poulsen, afg. Hamburg 12./3. — Rusland, Bennetson, ank. Helsingør 9./3.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Methil 1./3. — Holene, Sørensen, ank. Livorno 14./3. — Sjælland, Svarrer, ank. Libau 11./3. — Agnete, Dam, ligger i Helsingør. — Alice, Jørgensen, ank. Hull 15./3.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Sfax 13./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Nizza 14./3. — Valborg, Hansen, ligger i Helsingør. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Gunhild, Hansen, afg. Windau 14./3.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 10./3. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 12./3. — Gulfaxe, Petersen, afg. Ghent 15./3. til Kjøbenhavn.

**Rossia.** Generalkonsul Elissejoff afg. Savona 15./3.

## Sejlskibe.

**Nordby.** — Fano. Maracaibo, Svarrer, afg. Hamburg 9./3. til Maracaibo.

**Senderho.** — Fano. Elisabetha, Fischer, ank. Cadiz 12./3.

**Æro.** Genius, Bastrup, ank. Paimpol 13./3. — Vega, Hansen, ank. Drobak 13./3. — Maagon, Mortensen, ank. Aarhus 13./3. — Atlantic, Rasmussen, ank. Konakry 13./3. — Nathalia pass. Prawle Point 9./3. usg. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Marstal 14./3. — Vigilant, Jacobsen, ank. Marstal 14./3. — Minde, Rasmussen, afg. Marstal 14./3. til Tyskland. — Caroline, Madsen, afg. Marstal 14./3. til Faxe. — Adele, Weber, afg. Marstal 14./3. til Tyskland. — Kastor, Albertsen, afg. Marstal 14./3. til Lübeck. — Bien, Petersen, afg. Marstal 14./3. til Lübeck. — Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 14./3. — Marthine, Fabricius, ank. Wismar 14./3. — Claudia, Anberg, ank. Frederiksstad 15./3. — Emanuel, Schmidt, afg. Marstal 16./3. til Tyskland. — Amalia, Andersen, afg. Marstal 16./3. til Tyskland. — R. P. Nielsen, Petersen, afg. Marstal 16./3. til Tyskland. — Acacia, Jensen, afg. Marstal 16./3. til Tyskland. — Venus, Jensen, ank. Casa Blanca 15./3. — Neptun, Skals, ank. Warnemünde 15./3. — R. Fabricius, Hansen, ank. St. Ives Cornwall 15./3. — Nordland, Albertsen, ank. Aarhus 15./3. — Ingolf, Olsen, ank. Brest 15./3. — Gloria, Fabricius, ank. Aalborg 16./3. — Merkur, Christensen, ank. London 16./3.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. Marts 1912. — Det ostasiatiske Kompagni. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsletterretninger.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, f. h. v. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

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

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

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

St Petersburg  
Tlfgr.: „Hansencor“

**Stevadors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed  
St Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

Tlfgr.: „Hansencor“  
Cronstadt

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**P. RUDBECK-LARSEN**

Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.

**MARIAGER.**

**A. Veltheim,**

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

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus

**Aalborg.**

**CHR. JENSEN**

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

**Norrlands Stufwareförbund**

Telegrafadress: Stufwareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.  
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnakölvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen<sup>®</sup>**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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

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

— Hunk —

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommisioner udføres.**  
Prislister sendes paa Forlangende.  
**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhryringskontor.**

**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhryringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

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

**G. C. de Baerdemaecker**  
Skibsmægler og  
Speditør  
**Gent, Belgien.**

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

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRIS.**

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTS PRIS.**

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. Marts 1912.

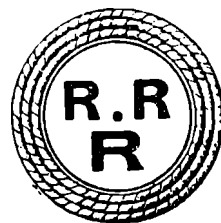
19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eueforhandler af  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og  
Blokke  
Davis Farver — Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla — Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbølter.



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

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



A/s **Randers Rebslaeri**  
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
i alle Dimensioner.

**Jærn- og Staaloug**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke</p> 	<p><b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	---

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

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

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

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

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

Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Cseifert.  
  
**C. L. Seifert,**  
Kgl. Hof-Guldtrækker.  
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.  
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

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

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.  
Specialitet:  
**elegante Uniformshuer.**

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

# Howaldtswerke, Kiel.

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

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.  
**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

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

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Nyhavn 53.

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

## Remington,

eneste Skrivemaskine med

**Key Set Tabulator,**

ny epokegørende Oplfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Julius Ott

Internationale Agentur

Køb, Salg og Bygning af Skibe

HAMBURG, Georgspl. 10.

## Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

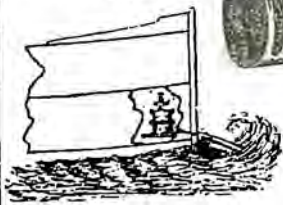


Telegram-Adresse

„Justice, Cardiff“.

Code: ABC 5th. Ed.

Skriv efter illustrerede Prisopgaver.



LOVERIDGE, LTD.

DOCKS, CARDIFF.

Fabrikanter af:

Træ- og Jernblokke, Børlednings Spring-Buffers, Couves' automatiske Bolgedemper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export i DÆKS- OG MASKINUDSTYR.

Encegentur i Kjøbenhavn:

NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL

24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

## Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkerteste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

## Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbåde. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

## Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin årlige Generalforsamling Onsdagen den 3. April Kl. 3 Ny Toldbodgade 3 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 18. Marts 1912.

Bestyrelsen.

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trætes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

## Marstal

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet Smaa Skibe.

Kjøbenhavn, den 22. Marts 1912.

Vinter-Dæksladninger. Den 1. November 1876 blev der udstedt et Paabud i England i Henhold til hvilket, Kaptajn og Reder kunde straffes, hvis et Skib i Løbet af Vintermaanederne gik fra en engelsk Havn til en anden med en Dæksladning af tungt Træ eller med en lettere Dæksladning, hvis Højde over Dækket var mere end tre Fod. Dette Paabud var en Del af »Merchant Shipping Act«. Man kunde have ventet, at denne fornuftige Bestemmelse ligeledes var blevet antaget af andre Lande, hvad dog ikke er sket. »Shipp. Gaz.« har flere Gange gjort opmærksom herpaa, men først fornylig har Sekretæren for »Imperial Merchant Service Guild«, Mr. Moore, offentliggjort en Skrivelse i denne Anledning. Mr. Moore udtaler sin Beklagelse over, at Handelskamret ikke har foretaget noget Skridt i denne Retning og retter derfor en Henvendelse til Parlamentet, hvilket Bladet imidlertid finder uhensigtsmæssigt. Faren for saaledes overlastede Skibe er ubestridelig, tilføjer det, men i Virkeligheden bliver saa farlige Ladninger kun overtaget af fremmede Skibe. Parlamentet kan ikke foretage sig noget herimod, det kan Handelskamret derimod meget bedre. Dette maa i saa Fald henvende sig til de fremmede Lande om Udstedelse af lignende Forbudsbestemmelser. Endnu bedre vil Assurandorerne være i Stand til at skaffe Hjælp. Den internationale Forening af Søassurandører burde have taget Sagen i sin Haand, især da den nærværende Tid synes gunstig for den Slags internationale Bestemmelser. Dette beviser Overenskomsten angaaende Kollisioner og Redning fra Farer paa Søen. »The Maritime Law Association« eller den internationale »Comittee Maritime« burde tage Sagen op, da den uden Tvivl er en international Bestemmelse værd.

(»Zeitschrift für Versicherungswesen«.)

Fart i Taage. Endskont vi har almenyldige Regler for at undgaa Kollisioner paa Søen, saa bestaar der dog, som »Shipp. Gaz.« gør opmærksom paa, en Tilbøjelighed til i en vis Forstand at gøre en Undtagelse for store transatlantiske Dampere. Disse vilde ofte bruge tre Uger til en Rejse, som de ellers gør paa nogle Dage, hvis de skulde gaa saa langsomt i Taage, som det er foreskrevet. Kanal-skibene slutter sig ogsaa hertil. Repræsentanterne for denne Anskuelse vilde nok tænke anderledes, naar de selv befandt sig om Bord paa en lille Fragtdamper med 9 à 10 Knobs Fart og i Taage mødte et stort Skib i fuld Fart. Forskrifterne for langsom Fart i Taage er ikke blevet givet af enkelte Interesserede, men af Repræsentanter for alle Nationers Skibe. Artikel 16 bestemmer efter det engelske Overhus's og den overste amerikanske Domstols Anskuelser, at Farten kun maa være saa stor, at det bliver muligt at stoppe, saa snart man bemærker Faren. Denne Forskrift byder imidlertid et vidt Spillerum, og hvis en stor Rute-Damper gennemskærer et lille Skib, saa kommer Sagen i London for Admiralitetsretten og slutelig for Appelretten og Overhuset, medens Soretten ikke beskæftiger sig med et saadant Tilfælde. Kaptajnernes Patent bliver saaledes ikke suspenderet. Rute-Dampere Officerer overtræder ved at gaa med for stor Fart i Taage Søvejstreglerne, og gør de det ikke, udsætter de sig for Klager over for lang en Overfartstid. Det store Publikum bryder sig ikke meget om en Fragtdampers Undergang, en kort Notits i Bladene, dermed er den Sag færdig. Men Sagen er dog højst alvorlig for det lille Skib. Man kunde mene, at Assurandorerne maatte skride ind, men sluttelig drejer det sig kun om et Præmiespørgsmaal. Naar Fartsforskriften fuldt ud blev overholdt, saa fik de mindre Skibe billigere Præmier. Staten burde skride ind, men uden internationale Overenskomster kan den intel ud-

rette, og medens man venter derpaa, indtræffer den ene Ulykke efter den anden.

(»Zeitschrift für Versicherungswesen«.)

Svendborg Sømandshøjskole og Sømandshjem har udsendt Aarsberetning 1911. Af denne fremgaar, at Skolen har været besøgt af 40 Elever i Skoleaaret 1. November 1910 til 1. November 1911. Af disse var 8 Kokke, 29 andre Befarne, og kun tre var Begyndere. Der har været undervist i Sløjd, Navigation, Maskinlære, Fysik, Geografi, Historie, Signaltjeneste og Sundhedslære samt været afholdt frie Foredrag.

Drengene maa være mindst to Maaneder paa Skolen. De undervises i Roning, Øvelser i Rigningen, Kogning m. m., og der skaffes dem siden Hyre med de bedste Skibe. Kokkene gennemgaar et tre Maaneders Kursus, saavel i Kogning som i de af Højskolens Fag, som før er nævnt. Der har været almindelig Tilfredshed med de paa Skolen udlærte Kokke, saavel i Damp- som i Sejlskibe. Skolen har kunnet forøge sit Skolemateriel en hel Del ved Hjælp af et Tilskud fra Skrikes Stiftelse.

Ogsaa Virksomheden som Sømandshjem er gaaet godt, ja saa godt, at det nu ligefrem er en Undtagelse, at hysesogende Somænd ikke bor der. Det første Aar, Hjemmet bestod, boede der c. 250, sidste Aar 650 Gæster. Ligeledes har der været godt Besøg af de i Havnen liggende Somænd, der flittigt har besøgt Læsestuen. Der modtoges c. 2,000 Kr. til Indsættelse i Sømandssparekassen.

Regnskabet endte desværre med et Laan og en Underbalance paa ialt godt 500 Kr. Af Staten fik Skolen 800 Kr. og af Gaver indkom der c. 900 Kr. Ved en særlig Gave er Skolens Status forbedret med godt 5,000 Kr. Foruden Somænd har der boet 260 Sommergæster paa Skolen, hvilket er en god Støtte. Fra 1. November f. A. har det været nødvendigt at forhøje Prisen for ugentlig Kost og Logis fra 10 til 11 Kr.

Husholdningens Regnskab balancerer med Kr. 13,824.84 og Hovedkassens Regnskab med Kr. 13,654.24. I Statusopgørelsen er Bygningen med Grund og Inventar ansat til Kr. 69,000, herpaa hviler en Prioritetsgæld af Kr. 42,100 og en løs Gæld af Kr. 1,717. Formuen udgør herefter Kr. 25,183. Skolens Forstander er Hr. Vilh. Rasch, og dens Formand Kommandør I. A. Vohltz.

Skibs Officerskongressen. Den tredje nautiske Kongres for nordiske Skibs officerer aabnedes den 19. ds. i »Prins Vilhelmus Palæe«. Kaptajn Bang, Formand for Den alm. danske Skibsførerforening, bød Velkommen og valgtes til Kongressens Præsident. Til Vicepræsident valgtes Kaptajn Holmström, Sverig. Kongressen tæller c. 50 Deltagere fra Danmark, Sverig, Norge og Finland. Der førtes en lang og livlig Diskussion om Spørgsmaalene, at skabe gode Besætninger, de hygiejniske Forhold om Bord og Pensionssagen. Der nedsattes et Udvalg paa fire Medlemmer, et fra hvert af de nordiske Lande. Dette Udvalg udarbejdede en Resolution, der blev forelagt Modet den 20. ds. I Sagen angaaende Signalering efter Morses System aflagde Kaptajn Nordborg, Sverig, Beretning fra en paa forrige Kongres nedsat Kommission. Om Spørgsmaalet: »Redningsmidlernes Anvendelse« vedtoges en Resolution, hvori der kræves obligatorisk Indførelse af automatiske Udløsningsapparater (med særligt Henblik paa Kaptajn Erichsens Opfindelse). Derefter diskuterede Kongressen Betydningen af et nærmere Samarbejde mellem de nordiske Landes nautiske Foreninger.

Kularbejderstrejken i England. London, 20. Marts. Grubearbejderforbundet diskuterede i Morges Lovforslaget om Minimalløn. Efter hvad almindeligt forlyder, skal der ikke længere være uovervindelige Hindringer for Arbejdets Genoptagelse, saa snart Forslaget bliver til Lov. De skotske Grubejere har telegrafisk faaet Meddelelse om, at Arbejderne under visse Betingelser vil genoptage Arbejdet den 25. ds.

(Ritz. Bur.)

Dampskibsselskabet Torm har udsendt sit Regnskab for Aaret 1911. Der udbetales 7 pCt. i Udbytte og til Reservefonden henlægges Kr. 103,000, denne udgør derefter Kr. 246,000. De forskellige Skibe har haft følgende Aarsoverskud: »Sara« Kr. 38,813.46; »Helene« Kr. 23,872.71; »Sjælland« Kr. 30,891.27; »Agnete« Kr. 31,482.58; »Hermia« Kr. 29,186.84 og »Alice« Kr. 27,008.

Dampskibsselskabet Vesterhavet har udsendt sit Aarsregnskab for 1911. Selskabet ejer 22 Skibe, som tilsammen har indsejlet Kr. 3,105,337.97. Omkostningerne beløber sig til Kr. 2,462,549.41 og Overskudet udgør saaledes Kr. 642,788.56, der med Fradrag af Udgifter til Survey, Renter, Kursdifference o. l., giver et Netto Overskud paa Kr. 509,597.27. Netto Overskudet fordeles saaledes: Tantieme til Forretningsføreren Kr. 59,845.34, til de Kommitterede Kr. 11,969.08, 10 pCt. til Aktionærerne Kr. 100,000, Reservefonden Kr. 175,000, Afskrivning paa Skibene Kr. 161,596.61. Overført til næste Aar Kr. 1,186.24. Reservefonden andrager nu Kr. 925,000.

Fyr- og Vagervæsnets Lystønden »Silde-Røn« er atter udlagt paa Station.

Marineministeriet har modtaget Underretning om, at Fyrskibet »Palmerort« er atter udlagt paa Station, samt at der til Afmærkning af et Vrag i Greifswalderbøden er udlagt en Lys- og Klokketønde.

Marineministeriet meddeler, at den ved Vraget af Dampskibet »Skakkeborg« udlagte Plankeboje er fundet paa 55° 07' N. Br. 12° 49' Ø. Lgd., og en Lystønde er udlagt paa dette Sted. Vraget selv er ikke fundet, hvorfor Eftersøgningen fortsættes.

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, meddeler:

Sejladserne paa St. Petesborg. Efter at der her siden Jul har hersket stadig Kulde med op til 27° R., indtraadte der for c. to Uger siden et vedvarende Tøvejr, der har taget saa meget paa Isdækket, at Navigationen, dersom der ikke indtræder sen Frost, muligvis vil kunne nabnes om fem à seks Uger, d. v. s. i Slutningen af April ny Stil.

Da Paasken i Aar kommer tidlig — samtidig med den udenlandske — 25./7. April, saa kan der ved den antagelige Begyndelse af Navigationen regnes med rigelig Tilgang af Havnearbejdere og hurtig Ekspedition af Skibene.

Sejladserne paa Riga. Firmaet P. Bornholdt & Co., Riga, telegraferer den 20. ds.: 4 Graders Varme, Regn og Taage; en Dampers ankom i Aftes.

Aalborg Dampskibsselskab udbetaler for 1911 6 pCt. i Udbytte for Præferenceaktier og 4 pCt. til almindelige Aktier.

## Thyborøn Kanal.

Vi har modtaget følgende:

Nu kom altsaa Limfjords-Kommissionens Betænkning, og Fjorden vedbliver at være aabent Farvand. Det turde da maaske være paa sin Plads at fremdrage til Interesseredes Overvejelse nogle Spørgsmaal om Forholdene i Thyborøn Kanal.

I Aaret 1911 har Forbindelsen med Nordsoen, som bekendt, været vedligeholdt igennem det ny Løb, »Gaasholmløb«, idet de øvrige Løb har været delvis tilsanddet. I »Gaasholmløb« har Uddybningsfartøjerne »Thyborøn« og »Sandsuger« ved forenede Anstrængelser vedligeholdt en Dybde af c. 9. Fod paa de vanskeligste Steder, nemlig i Enderne af Løbet, medens der paa Havrevlen har været en Dybde af c. 16 Fod. Denne Dybde svarer jo saa omtrent til Dybden i de fleste Havne og Løbet Vest for Løgstør.

Et Spørgsmaal, der ofte har været drøftet Søfarende imellem her, er, om det ikke skulde være muligt at faa »Gaasholmløb« uddybet til en tilsvarende Dybde, saaledes at Skibe, der besejler Havne Vest for Løgstør, altid kunde komme denne Vej, naar Vejrforholdene tillader at passere Havrevlen.

At en saadan Uddybning vilde faa stor og gavnlig Indflydelse paa Skibsfarten paa denne Del af Limfjorden, behøver vel næppe at fremhæves.

Naar der saa godt som aldrig fra Søfartsinteresserede i nævnte Havnebyer høres fremsat Krav om en bedre Forbindelse med Nordsoen Vest ud, tænker jeg, at det kommer af den gamle Paastand, at Løbene sander til lige saa hurtigt, som de graves op. Og for de gamle Løbs Vedkommende har det maaske sin Riglighed, men for »Gaasholmløb«s Vedkommende holder det næppe Stik, idet Vanddybden her paa de vanskeligste Steder kun er aftaget med c. 1 Fod under de svære Efteraarstorme og siden efter.

Under nævnte Storme gik dog ellers saa meget solidt Vandbygningsarbejde i Brokkassen herude.

Jeg kan ikke tænke mig andet, end at der, med det Materiale og de Summer, der ofres paa Løbet, vil kunne tilvejebringes en Vanddybde, der nogenlunde svarer til Dybden paa Revlen, saafremt der bliver arbejdet hen til det.

Og selv om det skulde overlades et privat Selskab at grave Løbet igennem, synes det mig, at flere af Havnene her har rige Muligheder, hvis Udvikling rigeligt vilde lønne en saadan Bekostning.

I hvert Fald synes det mig meget at ofre saa store Summer, som nu er Tilfældet, paa et Løb, naar det kun kan besejles med et Dybgaende, der aldeles ikke svarer til Fordringerne og saa endda kun den halve Tid af Aaret.

Men nok om det, det er ikke min Mening at kritisere, men kun at rejse Spørgsmaalet om en farbar Vej Vest ud, og om der er Mulighed for den eller ikke.

Der var jo ellers meget andet ved Thyborøn Kanal, som kunde trænge til Kritik, for Eks. Lods- og Fyrrangementet, men Hovedsagen er mere Vand.

O. H.

## Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har desværre ikke bragt nogen Bedring i Kulstrejkeforholdene i Storbritannien, tværtimod er Situationen saa trykket som nogensinde, selv efter Forelæggelsen for Parlamentet af Lovforslaget om Minimallønnen, og der er meget delte Meninger om Re-

(Fortsættes Side 175.)



## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**638. Klokketønder atter udlagt.** Kattegat. I Kattegat er følgende Klokketønder udlagt og Vintersmærkerne inddraget: 1) »Halsø. 56° 57' (45°) N. Br. 10° 22' (50°) Ø. Lgd. 2) »Odense-Fjord«. 55° 32' (25°) N. Br. 10° 33' (57°) Ø. Lgd. 3) »Falske-Bolsax«. 55° 43' (06°) N. Br. 10° 43' (18°) Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 387. Kjøbenhavn 1912.)

**639. Midlertidig Fyr tændt.** Drøger-Fort. Sundet. Den 17. ds. blev Drøger-Fort midlertidige Fyr tændt. 55° 35' (20°) N. Br. 12° 41' (21°) Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 591. Kjøbenhavn 1912.)

**640. Løb afmærket. Oplysning om Vrag.** Revsnæs-Rev. Store-Bælt. I Løbet over Revsnæs-Rev er udlagt følgende Vagere: 1) Paa Ø.-Siden af Løbet en hvid Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Koste, »Revsnæs-Rev SV. 6. i 6, i Vand 1330 m V. fra Revsnæs Fyr. 55° 44' (38°) N. Br. 10° 51' (07°) Ø. Lgd. 2) Paa V.-Siden af Løbet en rød Vager med rød Stage og 2 Koste, »Revsnæs Puller Ø. i 7, i Vand 1370 m N. 68° V. fra Revsnæs Fyr. 55° 44' (53°) N. Br. 10° 51' (12°) Ø. Lgd.

Mindste Dybde over Vraget af Damperen »Tellus«, der ligger paa Linten mellem »Revsnæs« Lys- og Fløjteønde og Revsnæs Fyr i en Afstand af 3 Sm fra Lystønden, er 2, i m. Vragvageren, der ligger 4. for Vraget, er inddraget. Vraget: 55° 44' (55°) N. Br. 10° 51' (08°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 162, 211, 220, 227 og 252. Danske Lods, Side 324. Sø.-Fort., Side 21 og 27.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 364, 1908 og Nr. 486. Kjøbenhavn 1912.)

**641. »Gjedsler-Havn« Fløjteønde atter udlagt.** Østersøen. »Gjedsler-Havn« Fløjteønde er atter udlagt. 54° 31' (00°) N. Br. 11° 58' (00°) Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 331. Kjøbenhavn 1912.)

**642. Vrag. Stevns Sø. Østersøen.** Dampskibet »Skakkeborg« er sunket c. 15 Sm SØ. fra Stevns Fyr i 32 m Vand paa c. 55° 07' N. Br. 12° 45' Ø. Lgd. Vraget afmærkedes straks med en Boje af sømannsurede Planker. Vraget vil blive eftersøgt, og hvis det findes, vil det om nødvendigt blive afmærket med en Lystønde.

#### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**643. Klokketønde forandret.** Kullagunnarstorsgrundet. Sundet. Sverig. Klokketønden ved Kullagunnarstorsgrundet er nu forsynet med en Stage med 1 nedadvendt kost. 56° 06' 15" N. Br. 12° 35' 59" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 270.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 4. Kjøbenhavn 1912.)

**644. Oplysning om Afmærkning.** Landskrona. Sundet. De 3 tidligere bekendtgjorte Vagere ved Vesterfløket, Landskrona, er nu permanent inddraget. Følgende Tønder er atter udlagt: 1) Lavarabben Klokketønde. 2) Norra Hukens Lystønde, 55° 52' N. Br. 12° 47' Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 284.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 5 og 204. Kjøbenhavn 1912.)

**645. Grunde, Norra Quarken. Bottniske Bugt. Finland.** Ved Opmaalingen af de 5. for Holmögudd beliggende Del af Norra Quarken har det vist sig, at Fiskargrund, Teutoniat-

**666. Magnetiske Forstyrrelser.** Canariske Øer. Ved Anduvningen af Øen Palma og mellem Palma, Teneriffa og Gran Canaria er tyske Orlogsskibe blevet forsat S. i med en Fart af c. 3 Sm. Lignende Forsættelse er rapporteret af andre ved Anduvning af Øerne V. fra. Forsættelsen maa tilskrives magnetiske Forstyrrelser. Palma S.-Punt: 28° 26' N. Br. 17° 50' V. Lgd.

**667. Taagesignal midlertidig ophørt.** Plate Point. St. Pierre and Miquelon. Newfoundland. Taagesignalaapparat ved Plate Point er under Reparation indtil c. 15de April 1912. Da der derfor kun gives Taagesignal med Reserveapparatet, d. v. s. Et-Knald hver 20 Minut, bør man foreløbig ikke nærmere sig Punten under Taage. 46° 49' 08" N. Br. 56° 24' 18" V. Lgd.

**668. Tønde ombyttes med Lystønde.** Seal Reefs. Great Bras d'Or. Cape Breton Island Ø.-Kyst. Ved Skibsfartens Begyndelse 1912 ombyttes den røde Spidstønde S. for 2, i Stedet ved Sø.-Enden af Seal Reefs uden nærmere Bekendtgørelse med en rød Lystønde i 18 m Vand, der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser. 46° 13' 59" N. Br. 60° 29' 23" V. Lgd.

**669. Fyr tændes.** Man of War Point. Great Bras d'Or. Cape Breton Island Ø.-Kyst. Paa den sandede Strand, der skyder ud fra Man of War Point, tændes ved Skibsfartens Begyndelse 1912 et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvidt Taarn. 46° 11' 18" N. Br. 60° 32' 58" V. Lgd.

**670. Fyr tændes.** Joggins Mines. Chignecto Channel. Bay of Fundy. Ved Skibsfartens Begyndelse 1912 tændes et rødt, fast Fyr ved Yderenden af Bolgebryderen ved Joggins Mines. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7 Sm. 45° 41' 30" N. Br. 64° 27' 35" V. Lgd.

**671. Fløjteønde ombyttes med Lys- og Fløjteønde.** Manana Island. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtr. den 20de Marts 1912 ombyttes Manana Island Fløjteønde 14 M. c. 2 Sm S. 79° V. fra S.-Enden af Manana Island, med en Lys- og Fløjteønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 43° 45' 20" N. Br. 69° 22' 30" V. Lgd.

**672. Klokketønde ombyttes med Lys- og Klokketønde.** Cockenoe Island Shoal. Long Island Sound. Omtr. den 1ste April 1912 ombyttes Cockenoe Island Shoal Klokketønde Nr. 20 ved S.-Kanten af Cockenoe Island Shoal med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Lys- og Klokketønden vil fremtidig ligge paa Station fra 1ste April til 1ste December; den øvrige Del af Aaret ligger Klokketønden ude. 41° 04' 37" N. Br. 73° 19' 50" V. Lgd.

**673. Fyr forandres.** Bellevue. Delaware River. Omtr. den 28de Marts 1912 forandres Bellevue Fyret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 0,6 Sek. Samtidig forøges Lysstyrken. 39° 44' 06" N. Br. 75° 30' 16" V. Lgd.

**674. Afmærkning forandret.** James River. Chesapeake Bay. Omtr. den 15de Marts 1912 skulde der foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen i James River: 1) Sunkne March Channel Entrance Spirtønde 25 skulde udlægges i 6, i Vand ved Indløbet til den ny gravede Kanal, N. 60½° V. fra Church Point Fyr og N. 25° V. fra Swan Point. 2) Browns Shoal Stumpønde 25 inddrages. 3) Browns Shoal Stumpønde 10 vil blive kaldet Dancing Point Fyr og S. 14° Ø. fra Punten V. for Deep Creek. 4) Back River Spirtønde S. flyttes S. i til Kanten af den ny Kanal og udlægges i 4, i Vand, henholdsvis N. 67° V. og S. 1° V. fra sidstnævnte Punter. 5) Dancing Point Flats Spidstønde 10 vil blive kaldet Dancing Point Spidstønde 10, flyttes SV. i til Kanten af den ny Kanal og udlægges i 6, i Vand. S. 41½° V. fra Yderenden af Barrets Værf og S. 66° Ø. fra Kanten af Stoop Point. 6) Turn Spirtønde 25 A. udlægges ved Begyndelsen af Kanalen i 4, i Vand, henholdsvis S. 32½° V. og S. 62½° Ø. fra sidstnævnte Punter. Dancing Point: 37° 15' N. Br. 76° 55' V. Lgd.

**675. Fyr flyttet.** St. Simon Sound and Brunswick Harbor. Georgia. St. Simon Baakefyr er flyttet og staa i 3 m Vand, c. 455 m S. 56½° Ø. fra St. Simon Fyr. Det kaldes nu St. Simon Sound Fyret. 31° 07' 55" N. Br. 81° 23' 15" V. Lgd.

**676. Tønde nummereret.** Ohio Shoal. Cape Canaveral Shoals. Florida. Stumpønden ved Ø.-Enden af Ohio Shoal, c. 12 Sm N. 43° Ø. fra Cape Canaveral Fyr, er nu mærket »Nr. 1«. 28° 36' 30" N. Br. 80° 23' 20" V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**677. Fyr forandres.** Anclote Keys. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtr. den 7de Maj 1912 forandres Anclote Keys Fyr til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 30 Sek. 28° 10' 02" N. Br. 82° 50' 44" V. Lgd.

**678. Vrag borttaget.** Mayaguez Bay. Porto Rico V.-Kyst. Vraget af Lægteren »Indiana« og Skønmerten »Mary Bradford Pierce« i Mayaguez Bay er borttaget. Mayaguez Bay: 18° 15' N. Br. 67° 15' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1710. Kjøbenhavn 1911.)

Grund og Snipangrund er aflagt fejlt og er større end vist i kortene. XXV. for Fiskergrund ligger følgende 3 Grunde, som i Foraaret 1912 foreløbig skal afmærkes med Signaler med Kors: 1) En 9, m Grund paa e. 63° 28', N. Br. 20° 46', Ø. Lgd. 2) En 8, m Grund paa e. 63° 28', N. Br. 20° 47', Ø. Lgd. 3) En 8, m Grund paa e. 63° 29', N. Br. 20° 47', Ø. Lgd. Sandsynligvis findes der flere Grunde Ø. for disse, Farvandet vil blive opmaalt i 1912.

De hvide Spirtonder med 1 nedadvendt Kost paa N-Siden af nedennævnte Grunde ligger paa følgende Steder: 1) Ved Fiskergrund paa e. 63° 27', N. Br. 20° 46', Ø. Lgd. 2) Ved Teutoniergrund paa e. 63° 26', N. Br. 20° 45', Ø. Lgd. 3) Ved Snipangrund paa e. 63° 26', N. Br. 20° 44', Ø. Lgd.

Fiskergrund strækker sig S. i til e. 63° 26', N. Br. 20° 47', Ø. Lgd. og en 8, m Grund paa e. 63° 26', N. Br. 20° 47', Ø. Lgd.

Farvandet vil blive endelig afmærket, naar Opmålingen er endt.

**646. Signalfyrt. Lønstrom-Kanal. Alands Distrikt. Bottniske Bugt.** Naar Udrejbroen i Lønstrom-Kanal er aaben, vises fra Broen et rødt, fast Fyr, naar den er lukket vises et grønt, fast Fyr. 60° 03', N. Br. 20° 01', Ø. Lgd.

**647. Fiskerfyr tændt. Værn. Usel. Østersøen.** Paa Værn Bro paa Usel V.-Kyst, e. 320 m fra Merchanin Kystvagtstation er der tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 6° Ø. gennem S. og V. til N. 30° V. Flammens Højde: 5 m. Brændetid: 14. August—2den Januar, naar Fiskere er paa Søen. 58° 11', N. Br. 22° 03', Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

**648. Skydeveiser. Svinnunde. Tyskland.** I følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Stettin afholdes der Skydeveiser ud for Svinnunde den 25. Marts 1912 fra Kl. 1 til 3 Egn. Det er forudt at løbe ind og ud af Havnen saa længe Skydningen varer. Naar Havnen er spærret, er der højest et grønt Flag paa Fyrtaarnet. Andvningstønder: 53° 65', N. Br. 14° 16', Ø. Lgd.

**649. »Jasmand« Fyrskib ombytlet.** Den kundgjorte Ombytning af »Jasmand« Fyrskib har nu fundet Sted. 54° 36', N. Br. 13° 41', Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2818, 1911 og Nr. 355. Kjøbenhavn 1912.)

**650. Vintersmærke eller udlagt. Arkonariff. Vintersmærket ved Søfarende« Nr. 495.** Kjøbenhavn 1912.)

**651. Forsøgsstænde inddraget. Haffkamp. Hohwach-Brucht.** Forsøgsstændene, som var udlagt i Nærheden af Haffkamp, e. 0,5 Sm fra Land, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Stedet maa atter besøges. 54° 23', N. Br. 10° 34', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1741. Kjøbenhavn 1911.)

**652. »Bülk« Fyrskib inddrages midlertidig. Skydeveiser. Kieler Fjord.** Fra den 6. til den 10. og fra den 23. til 30. Maj 1912 kan »Bülk« Fyrskib fra Tid til anden være inddraget paa Grund af Skydeveiser.

Fra Forterne i Kieler Fjord afholdes Skydeveiser fra den 20. Marts til 30. Maj mellem Kl. 6 Egn. og Kl. 1 à 2 Egn, samt mellem Kl. 8 T. 30 Min. Egn. og Kl. 1 Nat. Skydefeltet begrænses om Dagen: mod S. af Linien Friedrichsøret Fyr—Kørgen Landingsbro; mod N. af Linien Bülk Fyr—»Bülk« Fyrskib—Fløkken Stein.

Fra den 6. til den 10. og fra den 23. til 30. Maj udvides Grænsen til Meridianen gennem Bülk Fyr—54° 30' N. Br.—Meridianen gennem Fløkken Stein—54° 28' N. Br.—10° 20' Ø. Lgd. Skydefeltet om Natten: Det ikke indviede Dagskydefelt.

Spæringsplanen er om Dagen: International Signalflag B, om Natten: en rød Lanterne. Under Forberedelser til Skydning og under Skydensene er et sort Flag højest under Flag B. Naar Skydepladsen skal spærres om Aftenen, er det internationale Signalflag Y højest efter Kl. 3 Egn. Disse Signaler vises fra Friedrichsøret Fyr, »Bülk« Fyrskib, Marine Signal-Stationen Düsterbrook, Kiel, Marine Signal-Stationen Bülk og Politidampene, der som Kende-tegn om Dagen løser et rødt Flag i Slævnen og om Natten en rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt, over Toplanternen.

Naar Spæringsplanen er højest er det forudt at passere Skydefeltet. Under Forberedelse og Pauserne maa Skydefeltet passeres med mindst 7 Sm Part af Skibe, der drives frem med Mærskraft: Naar der ikke skydes den følgende Dag, er det internationale Signalflag A højest fra Kl. 3 Egn. til Mørkets Frembrud, paa Signalstationen Düsterbrook. Kiel, og ved Friedrichsøret Fyr. Signalerne, undtagen Forberedelses- og Pausesignalerne, gives ogsaa radio-telegrafisk fra Bülk.

»Bülk« Fyrskib: 51° 27', N. Br. 10° 13', Ø. Lgd.  
**653. Lystønder udlægges. Mølenerter Huk N. Kieler Fjord.** N. for Mølenerter Huk skal udlægges i e. 12 m Vand en sort Lystønde med hanketomet Opbygning. Tønden skal visse dybt Fire-Lyn hver 12 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 0,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 0,2 Sek.,

Lyn 0,2 Sek., Mørke 0,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 0,2 Sek. Indtil Forsaarsombytningen betegnes Tønden »Kiel 6 a«, 54° 29' 51" N. Br. 10° 11' 51" Ø. Lgd. (danske Kort). 54° 29' 57" N. Br. 10° 11' 51" Ø. Lgd. (ryske Kort). (Kort Nr. 243.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**654. Lystønde eller udlagt. Kattegat. Sverig. Lille-Middelgrund Lystønde er eller udlagt.** 56° 57' 12" N. Br. 11° 57' 53" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 167. Kjøbenhavn 1912.)

**655. Fyr forandres. Svaneen. Bohuskysten.** I den nærmeste Fremtid indstattes en grøn Lysvinkel, der viser fast Lys og som skal lyse fra e. N. 16° V. til N. 14° V., i Svaneen Fyr. I øvrigt ulorandret. 58° 48' 02" N. Br. 11° 07' 13" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**656. Skær. Sviatoi Moss. Hvide Hav. Rusland.** I Indløbet til Hvide Hav er et Skær rapporteret at ligge e. 20 Sm SØ-lig fra Sviatoi Moss Fyr og e. 3 Sm NØ-lig fra Krestovi Fyr. Fyret: 68° 09' N. Br. 39° 49' Ø. Lgd.

**657. Vrag afmærket. Fyrskib »Elbe V« Ø. Elben. Tyskland.** Mønstrene af Dampereen »Niobe«, der ligger e. 600 m Ø. fra Fyrskib »Elbe V«, er knækket af Isen. En grøn Vrag-tønde med V-lig Topbetegnelse er udlagt V. for Vraget. 53° 46' 45" N. Br. 8° 40' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2910. Kjøbenhavn 1905.)

**658. Vrag borttaget. Øveløkke. Elben.** Vraget af Laggeren »Minne Kialne« nd for Øveløkke er borttaget og de tilføjede røde Lysvinkler i de 3 Fyr er atter borttaget. Vraget: 53° 32', N. Br. 9° 54' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 42. Kjøbenhavn 1912.)

**659. Søværnsafmærkning. Holland.** I Holland er Ullægningen af Søværnsafmærkninger paahejvet.

**660. Vrag afmærket. Imanien NY.** Et Sejlforstøt er sunket i 16 m Vand e. 3,5 Sm NN. fra Imanien paa 52° 30' 00" N. Br. 4° 30' 15" Ø. Lgd. Møsten er e. ½ m over Vandet. En spils Vragtønde er udlagt 100 m NN. fra Vraget.

**661. Tønder udlagt. Pietermanskeek og Westgat. Schelle.** I Pietermanskeek og Westgat er udlagt følgende Tønder: 1) En rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 5, m Vand paa 51° 29' 26" N. Br. 4° 07' 56" Ø. Lgd. 2) Slumpetønde Nr. 2 i 6, m Vand paa 51° 29' 11" N. Br. 4° 07' 50" Ø. Lgd. 3) Slumpetønde Nr. 3 i 5, m Vand paa 51° 28' 29" N. Br. 4° 08' 22" Ø. Lgd. 4) Slumpetønde Nr. 4 i 7, m Vand paa 51° 28' 05" N. Br. 4° 09' 14" Ø. Lgd. 5) Slumpetønde Nr. 5 i 4, m Vand paa 51° 27' 51" N. Br. 4° 10' 16" Ø. Lgd. 6) Spidsstønde Nr. 1 i 4, m Vand paa 51° 28' 28" N. Br. 4° 08' 10" Ø. Lgd. 7) Spids-tønde Nr. 2 med Ballon i 3,8 m Vand paa 51° 28' 02" N. Br. 4° 08' 55" Ø. Lgd. 8) Spids-tønde Nr. 3 i 4, m Vand paa 51° 27' 37" N. Br. 4° 10' 58" Ø. Lgd.

**662. Fyr slukket. Falga N. Zoegat van Texel.** De 2 hvide, faste Fyr N. for Falga, som leder over Schinpengeat Barre, naar Afmærkningen er upaalidelig, er atter slukket og Afmærkningen er i Orden. Schinpengeat: 52° 57', N. Br. 4° 42', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 285. Kjøbenhavn 1912.)

**663. Fyr forandret. Frederik Schelle. Belgien.** Frederik Ledelyr er flyttet en Smule N. i og lyser nu som følger: Bagfyret med rød Diamant er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Strykstønde: 12 Sm. Forfyret med rød Skive staa 168 m N. 49° V. fra Bagfyret. Det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formrørelser, hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Lyset er hvidt med ad Floden indtil Spidsstønde Nr. 47 a, grønt derfra til sort Lystønde Nr. 52, hvidt derfra til Slumpetønde Nr. 53; nordtønde Floden, Strykstønde: 12 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Nordtønde Floden: 51° 20' N. Br. 4° 17' Ø. Lgd.

**664. Vrag afmærket. Woodbridge Haven. England.** Vraget af Sejlskibet »Josephine« ligger i Nørhølen af Woodbridge Haven. Mønstrene er e. 3 m over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt i 6 m Vand, 50 m S. 20° Ø. fra Vraget, 1, Sm S. 89° Ø. fra Peilxovre Klokketårn, der ligger paa 51° 57', N. Br. 1° 21', Ø. Lgd.

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

**665. Fyr forandres. Trezian. Canal du Four. Frankrig.** I den nærmeste Fremtid skal Trezian hvide, faste Fyr forandres til at lyse fra S. 13½° Ø. gennem S. til S. 16½° V. I øvrigt ulorandret. 48° 25' 27" N. Br. 4° 46' 46" V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**679. Fyr forandres. Môle Bérnard. Port de la Ciotat. Frankrig.** Môle Bérnard hvide, faste Fyr skal om kort Tid forandres til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek., Lysevne: 12½ Sm. I øvrigt uforandret. 43° 10' 21" N. Br. 5° 36' 42" Ø. Lgd.

**680. Fyr forandres midlertidig. Saint-Mandrier. Toulon.** Om kort Tid skal det hvide Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek. paa Saint-Mandrier Mole have Lysevnen forøget til 18 Sm. Saa længe Forandringer varer, vil Fyret midlertidig vise hvidt, fast Lys. 43° 05' 10" N. Br. 5° 36' 05" Ø. Lgd.

**681. Fyr tændt. Cittanova. Istrien. V.-Kyst. Østerrig-Ungarn.** Kajen ved Cittanova er forlængt i NV-lig Retning med en 40 m lang, 10 m bred Mole. Paa Yderenden af Molen er tændt et ubevogtet, hvidt og rødt Fyr med Formørkelser, der viser hvidt Lys fra S. 63° V. gennem V. til N. 74° V., i øvrigt rødt Lys. Den hvide Lyssvinkel fører mellem Bank di Val og Grunden ved Spitz Capignan. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Fyret staar 270 m N. 9° Ø. fra Cittanova Domkirke. 45° 19' N. Br. 13° 33' Ø. Lgd. Paa Baadehavens Molehoved er tændt et ubevogtet, grønt, fast Fyr, 310 m N. 53° Ø. fra Cittanova Domkirke. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 2 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2788. Kjøbenhavn 1910.)

**682. Oplysning om Fyr. Pola.** I en nær Frettid tændtes ved Pola Forhav: 1) et grønt, fast Fyr paa Hovedet af den fra Kap Compare udgaende Bølgefyder, 1300 m N. 13° V. fra Kap Compare Fyr. Lystonden ved Bølgefyderen bliver liggende indtil videre. Kap Compare Fyr: 44° 52' N. Br. 13° 47' Ø. Lgd.

2) 2 Ledefyr, der holdt overet i S. 48° Ø. leder gennem Forhavnen fri af alle Tønder og Pynteruden af Hvalvæn S. Pietro, c. 45 m N. 48° V. fra det tidligere grønne, faste Fyr, der vil blive slukket. Bagfyret er et grønt, fast, lodret Dobbellyr, der staar e. 650 m S. 48° Ø. fra Forfyret.

**683. Oplysning om Fyr. Lemnos. Tyrkiet.** Naar de tyrkiske Fyr, der er slukket paa Grund af Krigen med Italien, atter tændes, vil samtidig de nedennevnte ny Fyr blive tændt: 1) Kombi Fyr. 39° 47' 16" N. Br. 25° 14' 12" Ø. Lgd. 2) Saugrada Fyr. 39° 50' 52" N. Br. 25° 14' 14" Ø. Lgd. 3) Kunstron (Castro) Fyr. 39° 52' 12" N. Br. 25° 03' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2118, Pkt. 2, 3 og 4 og 2182. Kjøbenhavn 1911.)

**684. Advarsel mod Miner. Dardanellerne.** Kontaktkuniner er udlagt i Dardanellerne. Et afmærket Løb fører gennem Spærringen. Lødsdampere, der fører Skibe gennem Spærringen om Baget, ligger ude. Om Natten er det forbudt at passere Dardanellerne. Y-lige Indløb: 40° 01' N. Br. 26° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2257. Kjøbenhavn 1911.)

**685. Fyr tændt, Lystønde forandret. Tripolis. Tripolis.** Paa Forte Spanish, Tripolis Havn, er tændt hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., Flammens Højde: 31 m. Synsvidde e. 16 Sm.

Lystonden, der ligger i, Sm. N. 58° Ø. fra Forte Spanish, viser nu grønt Lys med En-Formørkelser hver 12 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 6 Sek., Tripolis: 32° 54' N. Br. 13° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2686. Kjøbenhavn 1911.)

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

**686. Skær rapporteret. Sawakin S. Røde Hav.** Dampere »Alavi« har stødt paa et Skær med 4 m Vand paa 11 m Banken S. for Karb Islands. 18° 21' N. Br. 38° 28' Ø. Lgd.

**687. Fyr atter normalt. Pointe Itaperina. Fort Dauphin, Madagascar. Pointe Itaperina.** Fyr brænder atter normalt. 24° 59' 00" S. Br. 47° 07' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 583. Kjøbenhavn 1912.)

**688. Fyr tændt. Uran Shoal Baake. Bombay Harbour, Forindien V.-Kyst.** Paa Uran Shoal Baake er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., der lyser fra S. 39° V. gennem V. N., Ø. og S. til S. 1° V. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 8 Sm. 18° 55' N. Br. 72° 54' Ø. Lgd.

**689. Fyr forandret. Pulo Pinto Gedong. Kiang Strait. Malacca Stræde.** Pulo Pinto Gedong Fyr vises nu fra en Baake, 10 m NØ. fra det gamle Fyrtaarn, der skal nedrives. Fyret viser nu hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., det lyser ikke N. for N. 85° V. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 13 Sm. 2° 54' N. Br. 101° 15' Ø. Lgd.

**690. Fyr atter tændt. Tanjung Sau (Deep Water Point), Kiang Strait. Selangor. Malacca Stræde.** Tanjung Sau 2 hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, er atter tændt. Det er

sultatet af en saadan Lovs Gennemførelse. Ogsaa i Tyskland strejkes der partiell, navnlig i de westfalske Gruber, men der produceres dog betydelige Kvanla Kul, og Tyskland eksporterer nu, dels over egne Havne, dels via Holland og Belgien en ret anseelig Mængde Kulladninger til forskellige Lande, endog til England. Det nytter dog alt sammen ikke noget for Skibsfarten, saa længe der ikke kan faas Kul i Storbritannien, og med de Priser, som nu forlanges for Bunkerkul, er det gennemgaaende at foretrække at lade Skibene ligge stille end at sejle til Dagens Fragter. I tyske Havne varierer Priserne for Bunkerkul nu mellem 22/6 og 35/, alt efter Kvalitet og Havn, medens der i England forlanges og betales omkring 40/. Kulbefragtningsforretningen i U. K. ligger næsten helt stille for Øjeblikket; der gores kun ganske enkelte Befragtninger for Afskibning efter Strøjkens Ophør, og der er blandt andet betalt 10/6 Cardiff/Port Said, 20/6 à 21/ River Plate, 11/6 Dakar, 11/9 Genua. Fra Østkysten af U. S. sluttedes igen en Del Kullaster til omtrent samme Rater som for en Uge siden. Hvad de hjemgaaende Markeder ellers angaar, da sluttes der gennemgaaende ikke meget, da baade Redere og Befragtere holder sig afventende, men Tønden er i de fleste Retninger fast. Dette gælder særlig La Plata, men ogsaa U. S., Østen og Sortehavet ligger godt. Derimod er der fra Østersøen kun yderst lidt at gøre for prompt Lastning, men pr. f. o. w. og senere noteres der i massevis af Laster, særlig Træ, og Ordrene bliver talrigere for hver Dag. Der sluttedes i de forskellige Markeder som følger:

Østern. Sukker i Sække 35/ Java/U. K. eller Kontinentet pr. Marts. Ris Moulmien og Bossein 31/6 til Weseren (6.000 Tons Baad) pr. 20. Marts--5. April. Kul Moji-Bombay 11/. Fosfat Ocean/Island 38/6 pr. April.

Sortehavet etc. Korn fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa (to Havne). 12/ Dødvægt til Rotterdam, Hamburg 12/6 (6.500), Nikolajeff/Marseille Fres. 11,75 (4.500), Sulira/Antwerpen eller Rotterdam 10/6 (3.000—4.000), mindre Baade 12/6 N. C., 13/ »any«. Danmark 15/ én. 15/4½ to. 15/9 tre Havne (3.500), alt pr. prompt. For Salt betalles 15/ Saki/Neufahrwasser.

Middelhavet. Fra Aleksandria 10/ Bomuldsfro til Hull, 10/6 London. Frugt Sicilien (tre Pladser)/Odessa Fres. 10.000 for 17.000 Kasser; Ertis 6/6 Porman/West Hartlepool, 7/1½ Maryport, e. 7/9 Grækenland/Rotterdam, 7/3 Carloforte/Antwerpen.

Nordamerika. De sidst afsluttede Kulfragter fra Filadelfia, Baltimore eller Virginia etc. var til 20/6 à 20/9 Las Palmas, 20/ Neapel, 26/6 à 27/6 River Plate. For Korn fra Baltimore betalles 2/10½ Liverpool direkte. For Petroleum New York/La Plata 29 Cents. For Planker fra Halifax til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 52/6 for en e. 900 Stds. Baad pr. Marts—April. Paa Netto Form Golfen/U. K., Kontinentet 17/6 pr. April. Golfen/St. Petersburg 55/ paa Form. »O« pr. April.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 23/ à 23/6 O. C. pr. April—Maj. 23/9 à 24/ pr. Juni—15. Juli, medens der fra Buenos Aires sluttedes til 20/6 pr. e. medio April, 21/ pr. medio Maj. Bahia Blanca betalte sidst 21/ pr. medio April.

Østersøen. I Riga Bugten megen Is. Der bydes Fres. 19½ for Hør til Ghent. Libau og Windau er flovere paa Basis af e. 10½ d. Rotterdam, 11 d. London, 11¼ d. à 1/ Antwerpen. For D/B. bydes 24/ til London, Fres. 30 Ostende. Königsberg noterer 1/1½. Hvede-

(Fortsættes efter »Danske Havne«.)

flyttet e. 100 S. 37° V. i. Flammens Højde: 24 og 18 m. 30 00' N. Br. 101° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 198. Kjøbenhavn 1912.)

74

### X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

**691. Aftænkning forandret. Dorth-Rif. Java N-Kyst.** Den hvide og sorte vandret stribebe Spidsstønde med Ballon Ø. for Dorth-Rif er inddraget. 6° 04' S. Br. 106° 52' Ø. Lgd. Lystønden, der viser hvidt El-Blink, og som til Forsøg var udlagt NØ. for samme Rev, er nu permanent. 6° 03' 57" S. Br. 106° 52' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 316. Kjøbenhavn 1912.)

**692. Lystønde udlagt. Westeraarwater van Soerabaja. Java N-Kyst.** Ved Uddybningsarbejdene i Westeraarwater van Soerabaja er ndlagt en sort Lystønde, der viser rød, fast Lys. 6° 54' 11" S. Br. 119° 44' 06" Ø. Lgd.

**693. Signaler fra Fyrskibe, som ikke er paa Station. China.** Naar chinesiske Fyrskibe ikke er paa Station viser de følgende Signaler: 1) Et rødt Flag paa Mastetoppen eller under en Raanok. 2) De sædvanlige Fyr er slukket, et rødt Fyr vises fra hver Ende af Skibet; saafremt de sædvanlige Fyr er røde eller hvide, vises et hvidt Fyr fra hver af Skibets Endes.

**694. Fyr og Taagesignal oprettes. Kap Sing Island. Kap Sing Munn.** Omtrunt den 15de April 1912 fandtes et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 20 Sek., Blink 2 Sek., Morke 3 Sek., Blink 2 Sek., Morke 13 Sek., paa den S-lige Top af Kap Sing Island. Fyret lyser fra N. 45° Ø. gennem Ø. S. og Y. til N. 80° V. Flammens Højde: 37 m. Synsvide: 5 Sm. Som Taagesignal ringes med en Klokke 4 à 6 Gange hvert 1 Minut. 22° 20' 27" N. Br. 114° 03' 44" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 36592).

### Bekendtgørelser m. m.

**695. Særlige Signaler ved Andvning af Havne og Flodmundinger. Holland.** Under Manøvre, øvelser eller af andre Grunde kan Besæjningen af de hollandske Havne og Flodmundinger enten forbydes eller kun tillades under visse Forhold.

Naar der fra en ojenlindende Plads læt ved Indløbet til Haven eller Flodmundinger vises enten 3 røde Balloner eller 3 røde Lanterner, eller der vises Lyskegler eller afgives Signaler, hvis Betydning ikke fremgaar af Farvandsbeskrivelserne, maa Havnene og Flodmundingerne andvues med særlig Opmærksomhed eller om muligt maa man ankre op, da der kan findes Spærringer i eller uden for Havnen eller Flodmundingen. Det er forhindt at staa ind uden Løds, og Skibene maa eventuelt underkaste sig en Undersøgelse.

Saavidt muligt kan Oplysninger om disse Tindersøgelse erholdes gennem udposterede Skibe, som fører de ovennævnte Signaler og desuden Signalet T J Y. Det tilræddes at søge og følge disse Oplysninger. Præs et Skib af et af disse Skibe, maa det straks stoppe. Aflyses der et blindt Skud, skal alle i Sigle værende Handelskibe stoppe.

Det bekendtgøres ikke i Forvejen, naar disse Bestemmelser træder i Kraft overfor en Haven eller Flodmunding.

**696. Bestemmelser vedrørende Skibes Mode med kejserlig, russiske Yachter i Østersøen og Sorte Hav. Rusland.** 1) Naar man nærmer sig Ankerpladsen, hvor kejserlig, russiske Yachter ligger:

Et Skib, der nærmer sig Bugter eller Stræder, hvor der ligger en Eskadre eller, hvor der benyttes Søgelys, skal nærme sig forsigtigt og ojenlindelig adlyde Ordre, der gives mundtlig, pr. Tegn eller Signal fra Vagtskibet, som enten kan være under Gang eller til Ankers, og som fører et blaat, hvidt, blaat, vandret stribet Flag eller en rød Lanterne som Kendelegn.

3 røde Lys eller 3 Balloner vist fra en Mast ved Stranden eller fra Vagtskibet betyder, at Adgangen er forhindt; viser Vagtskibet ovennævnte Flag eller 1 rød Lanterne, maa man staa ind eller Vagtskibets Anvisning.

Skibe, som er 1 Sm fra det nærmeste Eskadreskib, skal mindste Parten og afvente Ordre. Gives Begstavet L (• — • • •) Mosses System, med Fløjle eller Sirene, eller aflyses et Skud, skal Skibet stoppe Maskinen eller dreje til og afvente Ordre.

Gives intet Signal fra Vagtskibet, maa man staa ind, dog maa Kursen ikke sættes mellem Eskadrens Skibe eller mellem dem og Land.

Skibe, der handler ind ovennævnte Bestemmelser, vil blive beskudt.

2) Naar man møder kejserlige Yachter under Gang:

I russiske Farvande skal Skibe, som møder kejserlige Yachter, i Tide gaa af Vejen.

Er det nødvendigt at være noget Skib om at holde væk fra de kejserlige Yachters Rute, viser det forønde Skib 3 Balloner eller 3 røde Lys og sætter sit Søgelys paa Skibet. Ved dette Signal skal det pågældende Skib straks forandre Kurs og holde væk fra Eskadren. Om nødvendigt gives yderlig Vejledning ved Signaler eller den internationale Signalfag.

Skibe, der ikke adlyder disse Ordre, vil blive beskudt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 807. Kjøbenhavn 1911.)

**697. Karantænebestemmelser.** Grækenland. — Novorossisk, Neohajeff, Odessa, Rosloff samt Donahavnene indtil Soufina, Antivari, Mytilene, Triest, Ghios, Italien og Sicilien er erklæret kolontri.

75

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lods.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Foda) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge, naar Lods benyttes:</b> Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagt Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering ufornsden.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udenfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rødens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibsbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besøres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Køhalingssplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bajer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø. Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besøres Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Køhalingsspladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebølt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/4 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexo.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulfor-syning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 33' bred i Bunden. Portaabpingens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/4', alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-8 1/4 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lodsøn skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præste.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2300 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugsørdamper</b> <b>ufornøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Rog.-Ton. <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Spediter-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding (or mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton :</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto <b>Bugsøring:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre fornaar at holde Havnen tilgængelig
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsøring:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe, Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Ton efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsøring</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Band. <b>Vandværkavand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton :</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen :</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalsningsplads; Ophalerbedding til c. 200 Tonn. Kran til 6 Tonn. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

basis til Rotterdam, og fra Havne som Wismar, Kolberg og Stolpemünde etc. kan faas M. 5 à 5½ pr. Ton Rug eller Hvede til Rotterdam, c. M. 6 til god belgisk Havn.

#### Frugtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet i Lighed med forrige Uge maad for prompte Laster fra sejlbare Havne, saa at der kun slutes ganske enkelte Fragter, og en Del Sejlere kommer sandsynligvis til at afvente Genaabning af Sydbotten. Kornlaster fra Danmark, Tyskland og Sverig mangler helt og for Islaster fra Østnorge vil Befragterne i de fleste Tilfælde kun slutte for flere Rejser til Rater, som er alt for lave til at kunne give Udbytte. Minearbejderstrejken i Storbritannien føles i alle Retninger, og Rederne maa finde sig i at afvente bedre Forhold, der forhaabentlig vil indtræffe i Slutningen af Maanedens.

Returfragter Vest fra samt Mellemrigsfragter har i den forløbne Uge kunnet dække Behovet, idet der kun er et mindre Antal Skibe i den Fart, og flere ligger afventende paa Kulplads, saa at Forholdene i denne Fart er alt andet end tilfredsstillende.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet Heimdal

holdt under Ledelse af Overretssagfører Werner den 11. ds. Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Martin Carl, af lagde Beretning.

Aaret 1911 har endelig bragt den Bedring i Frugtmarkedet, som Skibsfarten saa haardt har trængt til og saa længe ventet paa. Navnlig i den sidste Tredjedel af Aaret har Bedringen gjort sig gældende, og da en stor Del af vore Skibe har været sluttet forud for Kontraktrejser, har vi kun delvis nydt godt af de højere Fragter.

Dels paa Grund af Strejker og dels paa Grund af Overfyldning i de forskellige Havne har vore Skibe næsten overalt haft meget lange Ophold, og da Priserne paa Bunkerkul er steget meget betydeligt, ligesom de fleste andre Driftsudgifter ogsaa er stærkt forøget, var det paa høje Tid, at Frugtbedringen kom.

Skibene „Harriet“ og „Dagny“, der i sin Tid blev sat under norsk Flag, er bleven overført til dansk Flag, da den høje Indførselstold paa Skibe til Danmark er bortfalden.

Dampskibet „Daisy“ har haft en betydelig Søskaade, der tvang Skibet til at søge Nødhavn, og et Par Skibe temmelig alvorlige Grundstødninger.

Da der i Efteraaret var Udsigt til, at Priserne for Skibe vilde stige stærkt samtidig med de bedre Konjunkturer for Skibsfarten, fandt Bestyrelsen det rigtigt at forøge Selskabets Flaade med et nyt Skib, og der blev efter en Del Forhandlinger hos Firmaet Wood, Skinner & Co. Ltd., Bill Quay on Tyne, bestilt en ny Dampner til Aflevering i August i Aar.

I Folge Regnskabet udgør Overskudet Kr. 442,875.75. Der henlægges Kr. 230,000 til Reservefonden og udbetales et Udbytte af 6 pCt.

Efter at samtlige Udgifter er afholdt, bliver der en Saldo af Kr. 5,473.85 at overføre til 1912.

For Regnskabet, der bl. a. viste, at Reservefonden nu efter Fradrag af Udgifter til Reparationer, andrager Kr. 1,566,572, gaves Decharge, hvorefter Generalkonsul Hecks her genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

### Det holsingerske Dampskibsselskab

har afholdt Generalforsamling. Medlem af Bestyrelsen, Kontorchef Jansen, af lagde Beretning og Regnskab.

Aaret havde været gunstigt, navnlig for sidste Tredjedels Vedkommende, saa at der var naaet et Overskud paa Kr. 70,528. Efter Fradrag af Renter og Udgifter, fremkom der et Overskud paa Kr. 50,465, som anvendtes til Indfrielse af udtrukne Partialobligationer Kr. 15,000, Klassifikation af Damperen „Kronborg“ Kr. 27,787 og Reparation af „Væring“ Kr. 2,442. Kassebeholdningen var Kr. 5,826.

Selskabets samlede Gæld var nu nedbragt til Kr. 234,271. Over „Væring“ var der disponeret for længere Tid til en god Rate, og med de gode Konjunkturer for Øje, kunde man vente, at „Kronborg“, naar det nu løbende Timecharter var udløbet, kunde slutte til gode Rater.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Konsul Razga, valgtes Veksellerer Rasmussen.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 16. ds. fandt i Sundet den officielle Provetur Sted med S/S. „Koldinghus“ — Nybygning Nr. 94 — bygget for Regning D. F. D. S., af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Proven faldt, huade hvad Kulforbrug og Fart angaar, ud til de Ombordværendes fulde Tilfredshed.

Skibet er bestemt til indenrigsk Fart.

Den tyske Dampner „Fohr“, der maaler 781 Brutto Reg.-Tons og 480 Netto Reg.-Tons, er i Folge „Shipp. Gaz.“ solgt til Danmark. Den er bygget i Kiel i 1888 med følgende Dimensioner: 195' × 30' ved 13,8' Dybgaende. Dens sidste Ejer var Hr. E. Russ, Hamburg.

### Aktieselskabet

## Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 29. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

Bestyrelsen.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schnbert, ank. Königsberg 11./3. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 17./3. — Algarve, Borries, afg. Sevilla 20./3. — A, N. Hansen, Sørensen, pass. Brunshüttel 19./3. — Anglo Dane, Tomnesen, afg. Arendal 20./3. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 19./3. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 9./3. — Arno, Fischer, pass. Ouessant 17./3. — Aurora, Gommesen, ank. Windau 18./3. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. her 21./3. — Beira, Lunge, ank. Brügge 20./3. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dartmouth 19./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 16./3. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Aarhus 20./3. — Dagmar, Bogvad, ank. Antwerpen 16./3. — Douro, Sørensen, afg. Stockholm 21./3. — Eshjerg, Strufve, afg. herfra 19./3. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank. Libau 20./3. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 14./3. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 20./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 19./3. — Jolantha, Rasmussen, afg. London 20./3. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 16./3. — Kentucky, Andresen, ank. Kristiania 19./3. — Kiev, Jørgensen, afg. Reval 19./3. — Kursk, Wieneke, ank. her 16./3. — Louise, Larsen, ank. her 18./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 7./3. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Algier 19./3. — Minsk, Harder, ank. Riga 20./3. — Nicolai 11, Jørgensen, ank. Antwerpen 12./3. — Nordjylland, Søberg, afg. Reval 18./3. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 19./3. — Odessa, pass. Holtenu 12./3. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunshüttel 18./3. — Oscar 11, Hempel, afg. Kristianssand 9./3. — Pennsylvania, Lissner, ank. her 21./3. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenu 19./3. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 16./3. — Saga, Hansen, pass. Ouessant 20./3. — Saratov pass. Holtenu 20./3. — Saxo, Müller, ank. Riga 20./3. — Seine ank. Stettin 21./3. — Texas, Clausen Kaas, ank. her 21./3. — Thyra, Dam, ank. Arendal 18./3. — Tiber, Petersen, afg. Algier 19./3. — Tomsk, Wiberg, afg. Antwerpen 19./3. — Tula, Therkildsen, ank. Havre 15./3. — United States, Gottsche, afg. herfra 21./3. — Viking, Meyer, ank. Stettin 20./3.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Barcelona 2./3. — Nelly, Clausen pass. Portland 18./3. for Oxelösund. — Fanny, Eriksen, afg. Bosnio 12./3. til Norrköping. — Lilly, Duhn, ank. Barcelona 18./3. — Alexy, Sørensen, ank. Rotterdam 20./3. — Dagny, Bang pass. Lissabon 19./3. for Reykjavik. — Mary, Clausen, afg. Rouen 18./3. til Fowey.

**Vesterhavet.** Ellen, Hansen, afg. Bremerhaven 19./3. til Hamburg. — Rigmor, Uldall, afg. Catania 19./3. til Port Empedocle. — Inger, Schiff, afg. Catagena 18./3. til Hamburg. — Nora, Lauritsen, ank. Königsberg 18./3. — Laura, Pedersen, ank. Esbjerg 18./3. — Norma, Madsen, afg. Hamburg 18./3. til Silloth. — Ulla, Hansen, afg. Odense 18./3. til Windau. — Nordsoen, Mikkelsen, pass. Gibraltar 18./3. til Bremen. — Fylla, Brinch, ank. Iuzza 17./3. — Karla, Nielsen, afg. Cadiz 16./3. til Saffi. — Johanne, Thøgersen, afg. Palma 16./3. til Magagan.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Ghent 8./3. — Amalienborg ank. Villareal 7./3. — Anna Mærsk afg. Huelva 13./3. — Brattingsborg pass. Lizard 11./3. — Borglum ank. Norfolk 14./3. — Chassie Mærsk pass. Gibraltar 16./3. — Dansborg pass. Delaware 16./3. — Elsborg ank. Rendsborg 13./3. — Esrom pass. Port Said 5./3. — Flynderborg pass. Gibraltar 12./3. — Fredensborg ank. Rotterdam 18./3. — Frederiksborg pass. Brunshüttel 16./3. — Guldborg ank. Rendsborg 18./3. — Gurte ank. Helsingør 12./3. — Hammershus pass. Norfolk 15./3. — Harrildsborg ank. Huelva 11./3. — Hundborg afg. Windau 16./3. — Høneborg ank. Ghent 13./3. — Jølling pass. Gibraltar 6./3. — Jømsborg afg. Bougie 17./3. — Jungshoved afg. Baltimore 29./2. — Jørgersborg afg. Genua 17./3. — Kallundborg ank. Huelva 12./3. — Kalo afg. Huelva 14./3. — Klampenborg ank. Ghent 18./3. — Kronborg pass. Beachy Head 12./3. — Lejre afg. Rio 16./3. — Lilleborg afg. Dakar 1./3. — Marselisborg afg. Norfolk 2./3. — Næsberg ank. Tunis 15./3. — Peter Mærsk afg. Kjøbenhavn 16./3. — Raudelsborg ank. Ghent 11./3. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg afg. Huelva 15./3. — Skanderborg afg. Triest 16./3. — Skjoldborg ank. Bona 17./3. — Skodsborg ank. Königsberg 18./3. — Spigerborg ank. Windau 18./3. — Stegelborg ank. Bona 16./3. — Stjerneborg ank. Windau 15./3. — Søborg ank. Helsingør 7./3. — Taaruborg afg. Pillau 16./3. — Tuborg ank. Stettin 12./3. — Ullsborg ank. Rotterdam 14./3. — Uranienborg ank. Savona 5./3. —

Visborg ank. Hangö 11./3. — Vordingborg ank. Rotterdam 15./3. — Ørkild afg. Galveston 11./3.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Antwerpen 16./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Dunston 19./3. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 15./3. til Savannah. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Novorossisk 1./3. til Nyborg. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. New York 8./3. til La Plata. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Antwerpen 15./3. til New York. — Helmer Moreh, Tlorsoe, afg. Rosario 9./3. til Kristiania. — Newa, Dahl, afg. St. Thomas 2./3. til Buenos Aires.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Gibraltar 13./3. hjemg. — Samui pass. Gibraltar 14./3. hjemg. — Bandon pass. Dover 16./3. udg. — Chumpon afg. Singapore 16./3. udg. — Pangan pass. Perim 19./3. hjemg. — Esrom pass. Suez 6./3. udg. — Arabien afg. Singapore 17./3. udg. — Kina afg. Shanghai 16./3. hjemg. — Siam pass. Port Said 17./3. hjemg. — Tranquebar ank. Vladivostok 20./3. hjemg. — Cathay ank. Stettin 16./3. hjemg. — Indien afg. Cororel 2./3. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Portland 9./3. udg. — St. Croix afg. Rotterdam 16./3. hjemg. — St. Jan ank. Demetara 9./3. udg.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirkaldy 4./3. — Martha, Christensen, afg. Oran 19./3. — Elna, Rathje, ank. Bouchou 18./3. — Therese, Pedersen, ank. Oran 15./3. — Harriet, Larsen, ank. Tunis 19./3. — Dagny, Therkildsen, ank. Savona 16./3. — Simone, Møller, ank. Granton 13./3. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, ank. Granton 13./3. — Daisy, Lageson, ank. Swansea 16./3. — Annine, Leth, afg. Susse 13./3. — Kamma, Løffer, ank. Savona 19./3.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Rufisque 19./3. — Svend, Schmidt, ank. Antwerpen 15./3. — Urania, Clausen, ank. Tunis 15./3.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, afg. Hammerfest 20./3. — Holland, Poulsen, ank. Barrow 18./3.

**Frem.** Austa, Bagger, pass. Holtenu 19./3. — Freja, Nielsen, afg. Narvik 12./3. — Vera, Thing, ank. Bremen 18./3.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Porte Vecchia 19./3. — Helene, Sørensen, afg. Livorno 19./3. — Sjølland, Svarrer, afg. Libau 16./3. — Alice, Jørgensen, ank. Hull 15./3.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Sfax 20./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Cetta 20./3. — Valborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./3. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Gunhild, Hansen, ank. Cadix 20./3.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 10./3. — London, Bom, afg. Kratzweck 20./3. til Stockholm. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, pass. Las Palmas 16./3.

**Mercur.** Berlin, Krogh, pass. Las Palmas 16./3. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rufisque 18./3. til Marseille. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 15./3.

**Thuro.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Assens 19./3.

#### Sejlskibe.

**Svendborg.** Fædres Minde, Nielsen, ank. Drobak 13./3. — Philip, Christensen, ank. Göteborg 14./3. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Newcastle 14./3. — Niels Juul, Olsen, ank. Helsingør 14./3. — Najaden, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 14./3. — Ellen, Andersen, ank. Drobak 14./3. — Ane, Jørgensen, ank. Kristiania 16./3. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Kristiania 15./3. — Zampa, Olsen, ank. Drobak 16./3. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Göteborg 16./3. — Marie, Andersen, ank. Haderslev 16./3. — Ludvig, Jørgensen, ank. Drobak 17./3. — Embla, Mikkelsen, ank. Göteborg 19./3. — Rossing, Larsen, ank. Drobak 19./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Frederikssund 19./3. — Valborg, Rasmussen, ank. Frederikstad 19./3. — Althea, Skovgaard, ank. Cadiz 20./3. — Severine, Hansen, ank. Kjøge 20./3.

**Æro.** Lauritz, Folmer, ank. Laurkulen 16./3. — Venus, Weber, ank. Tvedestrand 18./3. — Caroline Koek, Rasmussen, pass. Prawl Point 17./3. for Maracaibo. — Arken, Christensen, ank. Cadiz 18./3. — Ludvig Bramsen, Groth, er ank. Cadiz. — Æro, Christensen, ank. Setubal 18./3. — Mester, Petersen, ank. Landskrona 18./3. — Dannebrog, Bager, ank. Deal 18./3. — I. A. Kromann, Christensen, pass. Dover 16./3. vestg. — Thyra, Hansen, pass. Cuxhaven 20./3. p. R. L. Hamburg. — Adele, Weber, ank. Stralsund 20./3. —

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. Marts 1912. — Thyboron Kanal. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadene fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS  
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:  
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:  
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS  
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## Skibshypothekbanken

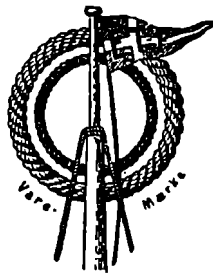
Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassee Skræderi og Herrækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassee Syning.

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



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
6886. Kjøbenhavn K.

## Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

## 4 Ophalingsbeddinger.

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

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 26. Marts 1912.

19. Aarg.



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

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

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedle.

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

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

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

## LANDMANDSBANKEN

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

## De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

## Ballastjærn.

Et Parti prima Ballastjærn 14 1/2" x 5" x 5", realiseres meget billigt.

**Chas. H. Christensen.**  
V. Boulevard 46. Telefon Central 76.

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

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

## Ankere, Kjæder, Tougværk

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

## Rahtjens originale Composition

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

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.  
Originale engelske „**Water Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Safetsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“.  
Faaes i Kjøbenhavn fra de nautiske Forretningers Lokaler og hos Blanketstøbers Eftf.,  
Mr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksampl.

# Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

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

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensi. no.

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

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

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

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

## Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel. Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

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

Pris: Indbundet 35 Øre

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

## TIL SALG.

### Damp-Barkasser:

Bygget 1902 af Staal, 11×2×1,2 m. Dybg. 0,9 m. 7 Knob, 20 IHP, uden Kahyt. 3500 Mark.

Bygget 1902 af Træ, 8,4×2,1×1,2 m. Dybg. 0,8 m. 7 Knob, 20 IHP, uden Kahyt. 4500 Mark.

Julius Ott,  
HAMBURG, Georgspl. 10.

## RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgkontor,  
Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

## Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

### Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.

Kristiania. (H.O. 479)

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

### Berg & Larsen

forhen Martin Nilson  
Skibsprovintering  
Lager af Manilla- og Hampougværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 129.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

Julius Ott  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

### Bjorch-Jensen & Co.

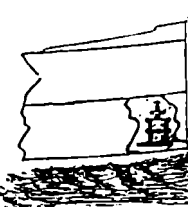
Skibsprovintering  
Holbergsgade 24  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
Telefon 7262.

Telegram-Adresse

„Justice, Cardiff“.

Code: ABC 5th. Ed.

Skriv efter illustrerede Prissopgaver.



## LOVERIDGE, LTD.

DOCKS, CARDIFF.

Fabrikanten af:

Træ- og Jernblokke, Forlednings Spring-Buffer, Couves' automatiske Høljedemper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export i DÆKS- OG MASKINUDSTYR.

Eneagentur i Kjøbenhavn:  
NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

## Marstal

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet Smaa Skibe.

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1912.

Vi har modtaget følgende:

«Prevention is better than cure». I Solovens § 26 nævnes blandt en Skippers forskellige Pligter, at han skal paase, at Skibet er tilstrækkeligt bemanded og forsynet med Lægemidler; det første er noget, hvorpaa en Skipper nu om Stunder kun sjældent faar Indflydelse, da Rederierne fastsætter Mandskabets Antal, hvormed saa Skipperen maa lade sig nøje. Hvad den anden Bestemmelse angaar, saa fastsætter det ny Regulativ, hvilken Lægemidler der skal føres, samt hvilken Lægebog. Tanken hermed har vel været ved Siden af at ove en i mange Tilfælde tiltrængt Kontrol at give dem, der skal tage sig af de syge Folk om Bord, en Rettesnor og Vejledning, men ved at læse Indledningen til Lægebogen, saa paa-trænger den Tanke sig, at mange af de iøvrigt gode Regler passer bedre om Bord i et Orlogsskib end i et Koffardskib, og man kommer til at formode, at Forfatteren kun har overfladisk Kendskab til disse sidste. Her vil jeg blot nævne, at der staa, under «Klædedragt», at Kaptajnen bør vaage over, at Mandskabet har tilstrækkeligt Tøj, ligeledes at de saa vidt muligt skal have et Bad, førend de kommer om Bord, senere omtales dobbelte Sølsejl, og at man bør lade Mandskabet gøre Legemsøvelser, hvis de af Mangel paa tilstrækkelig Beskæftigelse skulde henfalde til Lødiggang. Naar man nu ved, hvor daarligt Mandskabet hyppigt nu om Stunder er forsynet med Tøj, og hvor lidt Indflydelse Kaptajnen kan have paa Forsyning dermed, lige saa lidt som han har Lejlighed til at faa Mandskabet badet for Tiltrædelsen, og hvor vanskeligt det bliver mange Steder at faa enkelte Sølsejl end-sige dobbelte, for slet ikke at tale om, at der vist næppe findes Rederier her hjemme, der holder Mandskabet med Oljetøj, saa tror jeg nok, at man i det ovenfor citerede kan finde en Bekræftelse paa, at disse Regler passer ikke for Koffardskibe, men synes at være Udslaget af Erfaringer, hentede paa «Valkyrien»s Togt. Naar nu en Sofarende i et Handelsskib læser dette, kommer han maa-ske til det Resultat, dette passer ikke for os, vi maa da fortsætte efter egen Indskydelse, til vi faar noget, der kan gennemføres hos os.

I det hele tiltrænges jo ikke flere Bestemmelser, der kun vanskeligt lader sig gennemføre, meget mere nogle, der kan bøde paa nuværende Mangler. Det er da glædeligt at se, at Rederierne forbedrer Mandskabernes Lokali-teter. Kosten er jo god, naar der derfor er noget, der kunde tænkes forbedret, synes det mig at være Mand-skabernes Antal og Bestemmelser om Mandskabets Quali-fikationer til de forskellige Grader.

H. T.

Vi har modtaget følgende:

S a m m e n h ø d. I vor udprægede Forenings- og skonne Samarbejds Tid kan det være interessant at frem-drage følgende smukke Blomster af den Blomsterbuket, der paa en eklatant Maade viser, hvad der er Teori, og hvad der er Praksis. Tilfældet skriver sig ganske vist fra et Marked, hvor Efterspørgslen efter Skibe er begræn-set, men det er temmelig typisk, og Handlemaaden maa sikkerlig være dikteret af en nervøs Frygt for Konkur-rence, der grænser stærkt ind paa Brødnid.

Jeg kom i denne Maaned til Larvik med mit Skib «Mary» samtidig med Skonnert «Laura», der var sluttet for at laste Bloksten derfra til Stettin à M. 6½ samt en lille Damper, der endog havde M. 7 i Fragt. Den der-værende Mægler opgav mig, at der fremdeles var tvende Blokstenladninger til Tyskland, hvorfor jeg anstillede Skibet til M. 6½. Herpaa bød Befragteren igen som «Ultima-tum» M. 5¾, og jeg reducerede mit Forlangende til M. 6¼, men fik kun det Svar, at der var sluttet Tonnage til en lavere Rate for begge nævnte Ladninger til Tyskland. Disse Befragtinger var ordnet i Sverige eller Danmark

udenfor d'Herrer Bugge & Olsen, der sikkerlig ikke laa-ner deres Navn til den Slags forcerede Fragtreduktioner; thi at Raterne for den samme Forretning skal synke en hel Mark kan næppe skyldes andet end forceret Nervøsitet.

For at fuldstændiggøre Eksemplet kan tjene, at «Elna» af Ommel laster Bloksten her for Aberdeen til 8/6. Skibet har efter Sigende været frembudt for videre Rejser over Sommeren til 8/, men det eneste Svar, man fik, var, at Ladningerne var oplaget af andet dansk Skib til 7/. De Rater, som saaledes er gennemført, viser nøj-agtig det samme Lavmaal, som de magre Aar, og den Margin af Fortjeneste, som disse har levet os, vil de fleste Redere lettest kunde se af deres egne sørgelige Regnskaber. Talen om bedre Tider i Aar faar efter dette staa for det, som den er værd.

Jeg har altid troet, at trykkede Fragter alene skyldtes altfor stor Magt hos Befragterne. Nu er jeg imidlertid overbevist om, at Grunden er ingen anden end den, at Skibene finder det i den skønneste Orden at dellage i den Licitation som Befragterne, takket være vort eget Snæversyn, kan anordne.

p. I. Larvik, 13. Marts 1912.

H. R. Hansen,

Forer af Skonnert «Mary» af Aarhus.

Vi har modtaget følgende:

Klarering i Bogense. Ved Afslutning af Kulfragt til et vist Firma i Bogense er Skibet i Følge Certepartiet forpligtet til at klarere hos vedkommende Fir-mas Kontorist til en fastsat Takst. (Disse Fragter slutes igennem Hr. Mægler C l e m m e n s e n i Odense). Skibs-føreren maa derefter ved Ankomsten selv opsøge nævnte Herre og medbringe Skibspapirerne, endvidere under-skrive en Erklæring om, at Vedkommende kan klarere Skibet paa Toldboden. Skibet er altsaa med andre Ord adresseret til Modtageren af Lasten; yderligere Kommen-tarer synes overflødige. Jeg vil tillade mig at forespørge ærede Sagkyndige, om en Skibsfører i nævnte Tilfælde er forpligtet til at underskrive en saadan Erklæring eller tvunget til at klarere hos vedkommende Firmas Konto-rist, da denne ikke opfylder Betingelserne for at være Skibsmægler? Dertil vil jeg henstille til d'Herrer Mæg-lere, som afslutter disse Befragtinger, ikke i Fremtiden at akceptere en saadan meningsløs Klausul.

S k i b s f ø r e r.

K u l a r b e j d e r s t r e j k e n i E n g l a n d. Lon-don, den 22. Marts. 28 Dampere og 86 Trawlere er lagt op i Hull. 7.000 Arbejdere er helt eller delvis arbejds-løse som Følge af Kulgrubearbejderkonflikten. Noden iblandt dem er stor.

Der viser sig en vis Utilfredshed over, at Strejkefon-dene saa hurtigt udtømmes. Det forlyder, at Arbejderne ved en Del af Gruberne vil afbryde Forbindelsen med Fag-forbundene.

Generalkonsul F a b e r i London telegraferer den 23. ds. til Udenrigsministeriet: Der er nu kun to Løsninger sandsynlige paa Kulgrubearbejderstrejken: Enten kommer Mineejerne og Minearbejderne overens paa Konferencen den 25. ds., og saa vil Mineoven sandsynligvis blive unød-vendig, eller Mineoven vil blive vedtaget, hjulpet af Union-isterne og den offentlige Mening, hvorefter de lokale Vold-giftsretter vil blive dannet og Minearbejderne paabegynde Arbejdet. I første Tilfælde anlages Arbejdet almindeligt at begynde tidligst Paaskemandag, i det andet Tilfælde én til to Uger senere.

I Dag, paa Strejkens 23. Dag, gaar 2.100.000 Arbejdere ledige, og Tabet er mange Millioner om Dagen. Der hersker mange Steder en foruroligende Nødstilstand.  
(»Ritz. Bur.«)

Dampskibet »Skakkeborg«. Marineministeriet meddeler: Ved Undersøgelse af Dampskibet »Skakkeborgs Vrag, der er beliggende paa 55° 7' N. Br. og 12° 49' Ø. Lgd., har det vist sig, at Vanddybden over Mastetoppene er c. 4 Meter. Vraglystønden ligger c. 1½ Kabel-længde Øst for Vraget, der saa snart som muligt vil blive uskadeliggjort. Den ved Vraget udlagte Lystønde er en grøn Vraglystønde, der viser grønt Blink hvert 5 Sek. (Blinkets Varighed er c. ½ Sek.)

Selandia. Det ostasiatiske Kompagni meddeler: Motorskibet »Selandia« er Søndag Morgen den 24. ds. ankommen til Port Said. Alt vel.

Sejladsen paa Danzig. Det danske Konsulat i Danzig meddeler Kjøbenhavns Bors, at So- og Flodskibsfarten officielt er erklæret aaben fra den 21. Marts.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Hongkong er erklæret smittet af Pest, og Konstantinopel, Saloniki samt Byen Samsun i Lilleasien fri for Kolera.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmande bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Den tredje nordiske Skibsofficerskongres

Den 20. Marts fortsattes Forhandlingerne paa den tredje nordiske Skibsofficerskongres under Ledelse af Kaptajn Bang.

Man afsluttede først en Diskussion om Samarbejde mellem de nordiske Landes nautiske Foreninger med Hensyn til Forbedring af Skibsofficerernes økonomiske og sociale Vilkaar ved, at Kaptajn Michaelsen, Norge, talte om Indførelse af faste Frier. Paa Landjorden var disse nu indført overalt, men kendes saa godt som ikke paa Soen. Kun nogle store engelske Rederier havde indført dem, tilmed med fuld Gage. Nulidens stærkt forcerede Arbejdsmaade gjorde en samlet Ferie højst nødvendig for Officererne.

Kaptajn Bang gennemgik kort de den foregaaende Dag og nu faldne Udtalelser, som han ikke mente burde sammenfattes i en Resolution.

Kaptajn Rinman, Sverig anbefalede, at hvert Lands Forening samlede de nødvendige Oplysninger og derefter satte sig i Forbindelse med de store engelske og tyske Foreninger. Muligvis kunde dette føre til Afhol-

delse af en international Kongres. Kaptajn Holmström, Stockholm, mente, at et Samarbejde med Udlandet vilde forhale Sagen. Lad de nordiske Lande vedtage en for dem gældende Minimallo.

Styrmand Christensen fandt ikke en fælles Minimallo heldig af praktiske Grunde. Derimod burde man se at faa alle Officerer ind i de nautiske Foreninger.

Efter en længere Diskussion vedtoges sluttelig en Resolution i Overensstemmelse med Kaptajn Rinmans Udtalelser.

Redningsbestyrer Stub, Neksø, holdt et Foredrag om Nødvendigheden af en Nødhavn paa Bornholms Østkyst. I de sidste 40 Aar var dér strandet i alt 300 Skibe, hvorved 75 Menneskeliv var gaet tabt. Under den store Snestorm i April 1903 strandede paa den tyske Østersøkyst 84 Skibe, hvorved 268 Mennesker druknede. Heraf kunde en Snes Skibe og med dem 84 Mennesker være reddet, hvis der havde været en Nødhavn paa Bornholms Østkyst. Disse var nemlig drevet forbi denne Kyst uden dér at kunne finde Ly. Der var indgivet et Andragende til Ministeriet om Anlæg af den ønskede Havn — der vil koste c. 600,000 Kr. — og Taleren haabede, at Kongressen og Foreningerne vilde støtte Sagen.

Denne toges til Efterretning. Efter en Frokostpavse holdt Højskoleforstander Vilh. Rasch, Svendborg, Foredrag om Skoler for Sømands ungdommen. Taleren skildrede indgaaende Sømandshøjskolen i Svendborg, som siden Oprettelsen i 1906 har været besøgt af i alt 276 Elever. Dens Formaal var at skabe en dygtig og kristen Sømands ungdom. Han ønskede meget, at Staten med Hensyn til sit Bidrag maatte ligestille denne Skole med de andre Højskoler.

Styrmand Brockman, Norge, talte om Styrmandenes Stilling, specielt for Vagtspørgsmaalets Vedkommende.

Kaptajn Krook, Finland, var imod, at Kongressen udtalte sig om denne Sag.

Overretssagfører Thamsen gav en juridisk Udvikling af Forholdet.

Der udspandt sig herom en meget lang Forhandling, hvori foruden de nævnte særlig Kaptajnerne Holmström, Rinman, Bang, Berg og Olsen samt Overretssagfører Steinthal deltog.

Næsten alle Talerne hævdede, at det var unødigt at vedtage noget som helst om, hvorledes Forholdet mellem første og anden Styrmand var paa dette Punkt. Det var givet, idet Kaptajnen overdrog den Paagældende Vagten. En Resolution herom vilde være unyttig.

Det endte med en Vedtagelse om at udsætte Sagen til næste Kongres.

I Henhold til en den foregaaende Dag stedfunden Diskussion vedtoges en Resolution om, at Skibsfartens Konkurrenceedygtighed beror paa Besætningens Duellighed. Som Midler til at udvikle denne nævnes flere, særlig følgende tre: »Tidssvarende hygiejniske Forhold om Bord, obligatorisk Lægeundersøgelse og passende Lønninger.

Kaptajn Krook, Finland, gav nogle Oplysninger i den fra Stockholmerkongressen udsatte Sag om Signaler for Fartøjer i Is.

Efter Forslag af Kaptajn Holmström vedtoges det ikke at udtale sig om Sagen, da den russiske Regering har taget den i sin Haand.

Hermed sluttede Andendagens Forhandlinger.

Den 21. Marts genoptoges Mødet.

Kaptajn Schuman-Hansen, Norge, talte om Assurandørernes Suspension af Skibsofficerernes Certifikater. Det skete paa den Maade, at Forsikringsselskabet nægtede at tegne Assurance paa Skibet, saa længe en bestemt Officer førte det. Ofte skete det, uden at Vedkommende fik Lejlighed til at forsvare sig. Herimod bør Foreningerne protestere.

Kaptajn Holmström, Sverig, oplyste, at et Selskab var gaet saa vidt, at det ikke engang vilde assu-



rere et Skib, hvor den paagældende var Styrmand. Det maa være Reilens Sag at afgøre sligt.

Kaptajn Palsbo, Kjøbenhavn, gjorde opmærksom paa, at man ikke i Danmark kendte noget til en saadan Fremgangsmaade af Assurandorerne.

Efter en længere Forhandling vedtoges en Resolution om, at Suspension og Degradation kun bør foretages, efter at en retslig Myndighed er hørt.

Kaptajn Krohn, Kjøbenhavn, talte om Skibsførerens Stilling over for Rederiet. Dette Forhold maa absolut klargøres. Det bør være et Tillidsforhold, men er snarere det modsatte. Navnlig er Førerens Stilling overfor Mandskabet ubørlig. Der maa ske en Forandring. (Stærkt Bifald.)

Mange Talere deltog i Forhandlingen herom. Alle fremhævede de, at de nuværende Forhold var ødelæggende for Disciplinen. Flere, bl. a. Kaptajnerne Steinius, Finland, og Olsen, Kjøbenhavn, mente, at en Kontrakt mellem Fører og Reder vilde hjælpe.

Kaptajn Bang troede, at meget skyldtes Soloven, og foreslog, at et Udvalg udarbejdede en Resolution om dette vigtige Spørgsmaal, hvilket vedtoges.

Den senere vedtagne Resolution gik ud paa, at det ønskede bedre Forhold kunde opnaas bl. a. ved en korrekt Optræden, ved Indførelse af Kontrakter og ved en Ændring af Soloven.

Kaptajn Rinman, Gøteborg, indledede en Diskussion om Indførelse af en lovbefalet Skala for Antallet af Skibsmandskabet. Det var nødvendigt, at dette for Skibets Sikkerhed saa vigtige Spørgsmaal blev lovfæstet. Det var Tilfældet flere Steder i Udlandet.

Det fremgik af de forskellige Taleres Ord, at Mandskabet ofte ikke alene var for lille, men ogsaa lod en Del tilbage at ønske i kvalitativ Henseende.

Sluttelig vedtoges en Resolution om, at Myndighederne burde øve effektiv Kontrol med, at Skibene havde tilstrækkeligt Mandskab.

Efter at man havde forhandlet om, hvorledes man skulde stille sig overfor de Skibsofficerer, som ikke vilde være Medlemmer af de faglige Organisationer, tog Kaptajn Rinman Ordet og anbefalede strengere Straffebestemmelser lige over for Overlastning. Naar der i nogle Lande var en lovbefalet Lastelinie, burde ingen indlade sig paa at laste mere end dertil. Myndighedernes Stilling overfor Overskridelser var forskellig rundt om i Havnene.

De mange Talere, der deltog i Forhandlingen, specielt d'Hrr. Holmstrøm og Krook, var enige med Indlederen, men der var Uenighed om, hvorvidt den strengere Straf skulde ramme Skibsførerne eller det Rederi, som eventuelt befalede ham at laste mere end tilladt.

Paa Forslag af Kaptajn Krook endes Kongressen om at udtale sig for lovfæstede Lastelinier for at undgaa Overlastning.

Kaptajn Schmidt, Kjøbenhavn anbefalede obligatorisk Undersøgelse og Tilsyn med Skibsdamplojter, hvilket man vedtog, idet Kontrollen dog skulde omfatte alle Lydsignaler.

Paa Forslag af Kaptajn Krook vedtoges det at afholde næste Kongres i Finland i 1913.

Derefter sluttede Kongressen med en Tak til Præsidenten, Kaptajn Bang, for hans Ledelse af Moderne.

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet uforandret mal fra den vestlige Del af Østersøen, Vestsverig og Østnorge,

hvorfra der kun gøres ganske enkelte Forretninger. Tyskland har kun enkelte, mindre Kornlaster til Bottenhav eller Finland. Danmark har ogsaa enkelt Last, men Fragtraterne er saa lave, at Rederne foretrækker fortsat Oplægning indtil Genaabning af Bottenhavet. Østnorge har nogle Is- og Propslaster, men her er Forholdet lignende og uden Forretning. Fra Bottenhavene slutes enkelte Laster til over Minimalraterne for Afskibning pr. f. o. w., medens Rederne vedvarende holder sig tilbage fra at slutte fremover.

For Returfragter Vest fra er Markedet vedvarende lammet paa Grund af Strejken i Kulminerne, og i denne Uge tør man ikke regne med Forretning i Kulfragter. Clay og andre Laster holder sig uforandret; men der er ikke mange Ladninger fremme.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland for nogle Kornladninger til Afskibning i denne Maaned noget fastere. Saaledes er baade Stralsund og Greifswald eventuelt ogsaa Rostock villige til at betale mere for saadanne Ladninger. Iøvrigt er de andre tyske Pladser nærmest uden Forandring. Pr. April udbydes allerede nu, bl. a. fra Stralsund til uforandrede Rater, 4 M. for Rug, 5 M. for Havre. Sverig søger stadig Tonnage for Sten og ligeledes for ikke saa faa Ladninger Lervarer fra Sundhavnene. Danmark har fra Provinserne ud over Cement-Lockoutens Afslutning intet særligt nyt at berette. Enkelte Byglaster til Slesvig Holsten og Hamburg blev sluttet. Kjøbenhavn sluttede ligeledes nogle Skibe for Byg til Slesvig Holsten til 4 og 4½ M. samt Kul til Stege 15 Øre. Fra ventende Dampere med Bomuldsfrokager og Solsikkekager vil der blive Anvendelse for nogle Sejlere nærmest til Provinserne.

## Generalforsamlinger.

### De C. K. Hansenske Dampskibsselskaber

afholdt den 20. ds. Generalforsamlinger paa Børsen under Ledelse af Højesteretsadvokat Stein.

Generalkonsul Johan Hansen allagde Beretning og Regnskab. Af Beretningen anfører vi følgende:

De Aktionærer, der har haft Lejlighed til i de senere Aar at følge Beretningerne for de af Firma administrerede Selskaber, vil have set, at den røde Traad, der gik igennem disse, var, at Skibsfarten var ved at rette sig, og at vi havde Grund til at haabe, at man efterhaanden vilde naa til bedre Tider.

Disse Forhaabninger har i det forløbne Aar vist sig at slaa til -- oven i Købet paa en overraskende hurtig Maade -- idet man, saaledes som det vil fremgaa af Regnskaberne, pludselig er naaet ind til de virkelig gode Tider.

Naar jeg dog trods det gode Resultat ikke har ment i Aar at turde anbefale et højere Udbytte end 6 pCt. for samtlige tre Selskaber, er Grunden den, at en Del af Skibene efterhaanden er bleven ældre, og at der ikke i nogle Aar har kunnet afskrives fuldtud, hvad der burde været, samt at der maatte tages Hensyn til en passende Reduktion af den Kassekredit, der var indrammet Selskaberne fra Bankens Side. Disse Beløb er nu meget betydelig reduceret, og om alt forløber i indeværende Aar, saaledes som det i Øjeblikket ser ud til, vil Resultatet af Aarets Drift forhaabentlig blive, at der saa godt som intet skyldes af Selskaberne paa de respektive Kassekrediter.

Lige overfor Spørgsmaalet om Afskrivninger maa man se noget anderledes paa Dampskibsselskaber end paa industrielle Foretagender, idet Forholdene paa Fragtmarkedet er langt mere variere.de. Derfor bør man i de daarlige Aar afskrive noget mindre for dog at kunne give Aktionerne et ringe Udbytte, medens der til Gengæld i de bedre Aar afskrives betydeligere Beløb. Hvis dette ikke gennemføres, vil Resultatet ment blive, at Udbyttet i endnu højere Grad bliver varierende. At dette er en i endnu højere Grad usund Basis end muligvis i enkelte Aar at slaa noget af paa Afskrivningerne er indlysende.

Spørger man, hvad Grunden til denne pludselige Bedring for Skibsfarten kan være, da er dette i Virkeligheden ikke let at besvare, men utvivlsomt maa en af Hovedårsagerne søges deri, at Bygningen har været stærkt begrænset i de senere Aar. I Aaret 1911 har Byggeriet imidlertid været taget i Gang og udviser en Nettoforøgelse i Tonnage af c. 1.800.000 Tons. I og for sig forekommer det mig ikke -- naar Hensyn tages til den stadige Udvidelse af Skibsfartens Omraade -- at være noget særlig alarmerende i disse Tal, hvis ikke Forholdet var, at Byggeriet i den forløbne Del af indeværende Aar sikkert har taget saa kraftig fat paany, at der er

Grund til Betænkelighed. For indevarende Aars Vedkommende tror jeg ganske vist ikke, det vil være af nogen Betydning, dertil synes Forholdene at ligge for faste og hele Fragtniveauet at være saa godt underbygget, at det vil kunne taale en endog betydelig Forøgelse, men hvor længe det vil kunne vare, hvis der stadig bygges efter samme Maalestok som nu i Øjeblikket, er et Spørgsmaal, som ikke lader sig besvare paa Forhaand. Det maa blot haabes, at Rederne vil udvise en tilbørlig Resignation, saa meget mere som Priserne paa Nybygninger allerede er ret høje, og det er givet, at Anskaffelsesværdien spiller en meget betydelig Rolle i en Rederivirksomhed paa længere Sigt.»

Efter at have omtalt Skibenes Fart i det forløbne Aar. Strejker, Folkelen o. lign., udtalte Generalkonsulen, at man var betænkt paa at sælge et Par af Dannebrog's ældre Skibe og indkøbe ny i Stedet. Foreløbig vilde nyt Indkøb dog ikke finde Sted, da Nybygninger for Tiden var dyre, ligesom man med Opmærksomhed over hele Verden fulgte Resultaterne af Diesel-Motorens Udvikling.

Efter at have omtalt Halvaarsopførelserne, som var fremkommet efter Ønske af Aktionærer, og udtalt, at Revisionen af Løvene, som oprindeligt var tænkt foreslaaet i Aar, vilde blive udsat til næste Aar, naar Aktieloven formæntlig var bleven til Virkelighed, udtalte Generalkonsulen sluttelig:

«Hvad endelig angaar Udsigterne for Fremtiden, er det en Glæde at kunne udtale, at disse tegner ret lyse. Den forløbne Del af indevarende Aar har allerede Resultater af fremvise, som næsten kan betegnes som Rekordreiser, og der er ingen Tvivl om, at hvis Fragtmarkedet forbliver blot nogenlunde paa samme Niveau, hvortil der synes at rimelig Udsigt, vil Resultatet for dette Aar sikkert stille sig ikke lidt gunstigere end for det forløbne.

Selv om det vil være nødvendigt paany i Aar at afskrive større Beløb paa Skibenes Bygningsværdi end normalt, tror jeg at kunne udtale, at Aktionærerne sikkert — uden at det kan anses for alfor optimistisk — kan gøre sig Haab om et smukt Udbytte.

Selskabernes Status er ved det forløbne Aars Afslutning saa væsentlig forbedret, at man blot med et lignende Overskud for i Aar vil være ud over tidligere Aars Misère og vil kunne se Fremtiden imøde med større Tryghed end for.»

#### Dannebrog.

Efter Afæggelsen af denne Beretning fremlagde Generalkonsulen Regnskabet. Driftsoverskudet har været Kr. 929,250, Nettooverskudet Kr. 766,078, hvoraf Aktionærerne faar 6 pCt. eller Kr. 210,000, medens Kr. 55,180 anvendes til Klassifikation af to Skibe og Kr. 500,898 afskrives paa Skibenes Kapitalkonto, som derefter andrager Kr. 1,167,433. Anskaffelsesværdien var Kr. 6,516,933.

Fra forskellige Aktionærer bragtes der Rederne en Tak for det ganske udmærkede Resultat.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorpaa Generalkonsulen, efter først paa Foranledning at have udtalt, at hans Firma under ingen Form kendte Begrebet Return Kommission, fremlagde Forslag om Udvidelse af Selskabets Aktiekapital, idet han bl. a. udtalte:

«Forslaget bestaar i en Anmodning om Bemyndigelse til at overtage ni Skibe, hidtil tilhørende Dampskibsselskabet Atlantic, saaledes at Dannebrog's Aktiekapital udvides med indtil 2 Millioner Kroner, og Restbeløbet skaffes tilveje gennem en Kassekredit, der ydes Selskabet af Kjøbenhavns Handelsbank. Af de tidligere Fiskerske Skibe udskilles ni af de største under Dampskibsselskabet Atlantic, hvis Administration blev overdraget mig af Handelsbanken.

Efter at der ud af det forløbne Aars Resultat var anvendt c. Kr. 200,000 til Klassifikationer og Forbedringer af Skibene, har det vist sig, at alle Baudene er særdeles gode, og at Skibene for det forløbne Aar har givet et Driftsoverskud af c. Kr. 840,000.

Skibene er bogført for en Værdi, for hvilken jeg paatog mig at administrere dem for Banken, og vil kunne overgaa til Dampskibsselskabet Dannebrog til den samme Værdi med Fradrag af 3 pCt. Afskrivning for det forløbne Aar og saaledes, at Dannebrog overtager dem fra 1. Januar i Aar. Den samlede Værdi vil herefter andrage c. Kr. 3,700,000, og dette maa anses for at repræsentere Skibenes virkelige Værdi i Handel og Vandel.

Selskabet har vist sig at være et særdeles godt Aktiv, og baseret paa en Aktiekapital paa 2 Millioner Kroner, er Resultatet af Selskabets Drift i Virkeligheden bedre end for noget af de andre af mit Firma administrerede Selskaber, saaledes at Overtagelsen sikkert vil betyde en Fordel for Aktionærerne i Dampskibsselskabet Dannebrog. Hvad der imidlertid betyder en nok saa stor Fordel, er det Faktum, at Overtagelsen skal finde Sted fra 1. Januar i Aar, saaledes at hele det forhaabentlig gode Resultat, der kan forventes af dette Aars Drift, kommer Selskabet tilgode. Skibene bogførte Værdi vil i Aar kunne bringes væsentlig ned under, hvad Selskabet (Dannebrog's) øvrige Skibe er opført for. Med andre Ord vil Dannebrog ved Aarets Slutning antagelig have udvidet sin Flaade med ni Skibe med en Gennemsnitsalder af knapt elleve Aar, lastende tilsammen c. 43,000 Tons og bogført til et Beløb af Kr. 3,000,000.

Da indevarende Aar er begyndt paa et langt bedre Grundlag end i Fjor, og Udsigterne er i høj Grad lovende, vil der, hvis der fra Driftsoverskudet fra i Fjor, 42 pCt., trækkes Renter af Kassekredit og Administrationsomkostninger, under alle Omstændigheder ved blot at beholde samme Basis som for 1911 være indsejlet et Overskud af 36 pCt.

Skibene vil være et saa fortræffeligt Aktiv for Selskabet, at jeg ikke har taget i Betænkning paa det bedste at anbefale Forslaget.

Fra Kjøbenhavns Handelsbanks Side er der stillet i Udsigt en

Overtagelse af hele Aktiekapitalen; men vi har ment det rigtigst at anbefale Aktionærerne, at man modtager Tilbudet om Overtagelse af den ene Million, og at det resterende Beløb tilbydes Selskabets ældre Aktionærer, naar Tidspunktet for en Udvidelse maatte vise sig fordelagtigt. Kjøbenhavns Handelsbank har forpligtet sig til, for ikke at trykke Selskabets Aktiers Kurs, ikke at bringe noget af den ene Million, som den overtager, paa Markedet i Løbet af indevarende Aar og er iøvrigt sikkert villig til — om nogen maatte ønske det — at forhandle om Overtagelsen af disse Aktier.

Dirigenten bemærkede, at Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

Vekselmagler Aage Trier udtalte paa Klienters Vegne sin Forbavelse over, at netop Handelsbanken, som jo almindeligt udpegedes som den Bank, der søgte at faa Bankerne med til en Aktion mod Børspekulation, nu kom med Udvidelsesplaner. Han vilde iøvrigt anbefale at forkaste Forslaget, navnlig ud fra den Betragtning, at man maatte vente — ud fra bestede Erfaringer — at netop Handelsbanken, om Markedet blev svagere, pludselig vilde kaste Materiale paa Markedet uden Hensyn til, at det skadede Selskabet.

Forslaget anbefalede af to Aktionærer, der ansaa det for fordelagtigt.

Generalkonsul Johan Hansen vilde oplyse, at hans Firma fik mindre, hvis Overgangen til Dannebrog fandt Sted, han anbefalede kun af rent saglige Grunde Udvidelsen, fordi han ansaa det for en udmærket Forretning.

Da der ikke kunde afstemmes, hævdedes Generalforsamlingen.

#### Dampskibsselskabet af 1896.

Den korresponderende Reder, Generalkonsul Johan Hansen, henviste til den ovenanførte Beretning og aflagde Regnskabet, der udviser et Nettooverskud paa Kr. 479,783, hvoraf Aktionærerne faar 6 pCt. eller Kr. 120,000, af Restbeløbet Kr. 359,783 afholdes forlods Udgifterne til forskellige Klassifikationer, nemlig Kr. 57,831, hvor- efter Resten c. Kr. 304,000 anvendes til Afskrivninger, saaledes at Skibenes Kapitalkonto nu er nedbragt til Kr. 2,495,548 mod oprindeligt Kr. 3,743,584. Gælden var, bemærkede Rederen, endnu mere end for Dannebrog's Vedkommende nedbragt, saaledes at Selskabet sikkert efter indevarende Aars Forløb var gældfrit og kunde anskaffe sig en Sparekassebog.

Justitsraad Møllmann vilde gerne vide, om Kulstrejken havde bragt Selskaberne Tab, og vilde anbefale en Sammenslutning af de tre af C. K. Hansen administrerede Selskaber.

Johan Hansen udtalte, at Strejken hidtil ikke havde skadet, tværtimod havde man Gevinst derved, da man havde opnaaet meget store Fragter netop som Følge af Strejken. Mulig blev man nødt til at binde nogle Baade, men dette betød intet, da der var andre Farter, hvor man tjente store Penge. Med Hensyn til Sammenslutningen kunde han ikke se, hvad der skulde vindes derved.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Revisorerne gavltges.

#### Dampskibsselskabet Neptun.

Ogsaa for dette Selskabs Vedkommende henvises til ovenstaaende Beretning, hvorefter Regnskabet fremlagdes. Selskabets Aktiekapital er paa 1½ Mill. Kroner, men det har betydelig større Prioritetslaan, end de to ovennævnte Selskaber. Driftsoverskudet er malet op paa Kr. 510,847 og Nettooverskudet bliver Kr. 381,956, hvoraf Aktionærerne faar 6 pCt. eller Kr. 90,000. Af Restbeløbet Kr. 291,956 er forlods anvendt til Klassifikationer Kr. 53,755, saaledes at Kr. 238,000 afskrives paa Skibenes Kapitalkonto, der nu er bragt ned til Kr. 2,550,839.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Revisorerne gavltges.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedamperen »Bergenhuss«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det Forenede Dampskibsselskab, foretoges den 20. ds. officiel Provetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 225 Fod langt i Hoveddækket, 35 Fod bredt og 23 Fod og 8 Tommer dybt. Maskinen er triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 900 indicerede Hestes Kraft, og Kølterne er udrustede med Wilh. Schmidts Overheder.

Proveturen endte i Kjøbenhavn, hvor Selskabet overtog Skibet.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsum er i disse Dage Bark »Freidige«, tilhørende Skibsreder O. T. Tonnevold, Grimstad, 496 Netto Reg.-Tons, 750 Tons dwt., bygget 1897, Klasse A. I. L., solgt til Skibsreder Fredr. Ohlsson i Timmernabben. Købesum Kr. 32,000.



Aktieselskabet

## Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 29. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1912.

Bestyrelsen.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 24./3. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 17./3. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 24./3. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 23./3. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. herfra 23./3. — Antwerpen, Madsen, ank. Riga 23./3. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnethead 24./3. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 23./3. — Aurora, Gommesen, ank. Windau 18./3. — Baron Stjerublad, Sørensen, ank. hertil 21./3. — Beira, Lunge, ank. Brügge 20./3. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 23./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 16./3. til New York. — Christian IX, Mikkelsen, afg. herfra 23./3. — Dagmar, Bogvad, ank. Antwerpen 16./3. — Douro, Sørensen, afg. herfra 23./3. til Oporto. — Eshjerg, Strufve, ank. hertil 24./3. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank. Liban 20./3. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 25./3. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 24./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 19./3. — Jolantha, Rasmussen, pass. Gravolines 21./3. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 24./3. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 23./3. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 22./3. — Louise, Larsen, pass. Brunshüttel 22./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 7./3. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Piræus 24./3. — Minsk, Harder, ank. Riga 20./3. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 12./3. — Nordjylland, Søberg, ank. Riga 23./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 22./3. — Odessa afg. Liban 23./3. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 20./3. — Oscar II, Hempel, ank. New York 20./3. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 21./3. — Perm, Gotthardt, ank. Liban 21./3. — Pregel, Iversen, ank. Rochelle 24./3. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 22./3. — Saratov, ank. Liban 22./3. — Saxo, Müller, ank. Riga 20./3. — Seine, Damp, ank. Stettin 21./3. — Texas, Clausen Kaas, ank. hertil 21./2. — Thyra, Dam, ank. Trondhjem 23./3. — Tiber, Petersen, pass. Sagres 23./3. — Tomske, Wiberg, afg. Antwerpen 19./3. — United States, Gottsche, afg. Kristiansund 23./3. til New York. — Viking, Meyer, afg. herfra 24./3.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirekaldy 4./3. — Martha, Christensen, afg. Oran 19./3. — Elna, Rathje, ank. Boucon 18./3. — Therese, Pedersen, afg. Oran 21./3. — Harriet, Larsen, ank. Tunis 19./3. — Dagny, Therkildsen, afg. Savona 22./3. — Simone, Møller, ank. Tynen 23./3. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, ank. Granton 13./3. — Daisy, Lagesen, ank. Swansea 16./3. — Annine, Leith, afg. Sousse 13./3. — Kamma, Løffler, afg. Savona 23./3.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Ghent 19./3. — Amalienborg ank. Villareal 7./3. — Anna Mærsk pass. Uslant 19./3. — Brattingsborg pass. Lizard 11./3. — Borglum afg. Norfolk 19./3. — Chassie Mærsk pass. Gibraltar 16./3. — Dansborg ank. Newport News 18./3. — Elshorg afg. Rendsburg 20./3. — Esrom pass. Port Said 5./3. — Flynderborg ank. Torre 20./3. — Fredensborg ank. Rotterdam 18./3. — Frederiksborg ank. Ghent 18./3. — Guldborg ank. Rendsburg 18./3. — Gurre ank. Helsingør 12./3. — Hammerhus pass. Norfolk 15./3. — Harrildsborg ank. Huelva 11./3. — Hundborg pass. Brunshüttel 19./3. — Høneborg ank. Ghent 13./3. — Jelling pass. Gibraltar 6./3. — Jømsborg afg. Bougie 17./3. — Jøngshoved afg. Baltimore 29./2. — Jørgersborg ank. Trapani 19./3. — Kallundborg afg. Huelva 18./3. — Kalo pass. Algier 19./3. — Klampenborg ank. Ghent 18./3. — Kronborg pass. Beachy Head 12./3. — Lejre afg. Rio de Janeiro 16./3. — Lilleborg afg. Dukar 1./3. — Marselisborg pass. Lizard 20./3. — Næsberg afg. Tunis 19./3. — Peter Mærsk ank. Windau 19./3. — Randelsborg ank. Ghent 11./3. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg afg. Huelva 15./3. — Skanderborg afg. Trieste 16./3. — Skjoldborg ank. Bona 17./3. — Skodsborg ank. Königsberg 18./3. — Spigerborg afg. Windau 20./3. — Stegelborg ank. Bona 16./3. — Stjerneborg ank. Windau 15./3. — Søborg ank. Helsingør 7./3. — Taaruborg ank. Rotterdam 21./3. — Tuborg afg. Stettin

19./3. — Ulfshorg ank. Rotterdam 14./3. — Uranienborg ank. Savona 5./3. — Visborg ank. Haugø 11./3. — Vordingborg ank. Rotterdam 15./3. — Ørkild pass. Norfolk 20./3.

**Vesterhavet.** Marie, Jessen, afg. Vestmanøerne 23./3. til South Shields. — Nexus, Bass, afg. Leith 23./3. til South Shields. — Fylla, Brinch, pass. Gibraltar 22./3. for Island. — Laura, Lund, ank. Hamburg 22./3. — Polly, Mathiesen, ank. Mazagan 22./3. — Johanne, Thøgersen, ank. Mazagan 22./3. — Ellen, A. Hansen, pass. Holtenau 23./3. for Ystad. — Ulla, E. Hansen, ank. Windau 22./3. — Cito, Jepsen, afg. Rotterdam 22./3. til Antwerpen.

**Dania.** Ely, Meinertz, a.k. Barcelona 9./3. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 23./3. for Oxelösund. — Fanny, Eriksen, pass. Kjøbenhavn 23./3. for Norrköping. — Lilly, Duhn, afg. Barcelona 23./3. til Palma. — Alexy, Sørensen, afg. Rotterdam 23./3. til Hamburg. — Dagny, Bang, pass. Lissabon 18./3. til Reykjavik. — Mary, Clausen, ank. Fowey 21./3.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Wilhelmshafen 23./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 22./3. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 15./3. til Savannah. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Novorossisk 1./3. til Nyborg. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Thomas 21./3. til Buenos Aires. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Antwerpen 15./3. til New York. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 9./3. til Kristiania. — Nawa, Dahl, afg. St. Thomas 2./3. til Buenos Aires.

**Det ostasiatiske Kompagni.** Bintang ank. Hamburg 23./3. for hjemg. — Samui ank. London 21./3. for hjemg. — Bandon pass. Peniche 22./3. for udg. — Chumpon ank. Bangkok 21./3. for udg. — Paangan pass. Perim 19./3. for hjemg. — Esrom pass. Suez 6./3. for udg. — Arabien afg. Singapore 17./3. for udg. — Kina afg. Shanghai 16./3. for hjemg. — Siam pass. Port Said 17./3. for hjemg. — Tranquebar ank. Vladivostok 20./3. for hjemg. — Cathay ank. Stettin 16./3. for hjemg. — Indien afg. Coronel 2./3. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Portland 9./3. for udg. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 19./3. — St. Jan afg. Demerara 9./3. for udg.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Porto Vecchio 19./3. — Helene, Sørensen, ank. Girenti 21./3. — Sjøland, Svarrer, pass. Kieler Kanal 20./3. — Alice, Jørgensen, ank. Hull 15./3.

**Botnia.** Gudrun, Somnielsen, afg. Sfax 20./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Barcelona 23./3. — Valborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./3. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Gunhild, Hansen, ank. Calais 20./3.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Rufisque 19./3. — Svend, Schmidt, ank. Antwerpen 15./3. — Urania, Clausen, ank. Tunis 15./3.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Kirkenes 21./3. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Liverpool 23./3. — Holland, Poulsen, ank. Barrow 18./3. — England, Andersen, ank. Hamburg 9./3.

**Europa.** Belgien, Nielsen, pass. Sundet 24./3.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Rotterdam 22./3. — Freja, Æielsen, ank. Lübeck 24./3. — Vera, Thing, ank. Bremen 18./3.

**Havet.** Fyen, Mathiesen, ligger i Frederikshavn.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 10./3. — London, Bom, ank. Stockholm 22./3. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, pass. Las Palmas 16./3. for Rotterdam.

**Mercur.** Berlin, Krogh, pass. Gibraltar 20./3. for Marseille. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rufisque 18./3. til Marseille. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 20./3.

**Skandia.** Rinfaxe, Westergaard, ank. Helsingør 21./3. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 21./3. til Aarhus. — Gullfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 23./3. til Rotterdam.

#### Sejlskibe.

**Æro.** Eos, Christensen, ank. Göteborg 21./3. — Vera, Thjellesen, afg. Bogense 21./3. til Fakse. — Ami, Christensen, afg. Marstal 21./3. til Rostock. — Otelia pass. Dungeness 19./3. for Helsingborg. — Acacia, Jensen, ank. Stralsund 22./3. — Sviip, Jensen, ank. Karlshamn 23./3. — Minde, Rasmussen, ank. Kolberg 23./3. — Arken, Andersen, ank. Trawemünde 23./3. — Christiane, Bager, ank. Trawemünde 23./3. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Onakry til Pensacola. — Amalia, Andersen, ank. Stolpmünde 23./3. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlshamn 23./3.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1912. — Den tredje nordiske Skibs-officerskongres. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger. Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

## Skibs-

### Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, f.bv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eft.).

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander, Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar. Nykjøbing M.

## Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

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

St. Petersburg  
Tlfgr.: „Hansencor“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlfgr.: „Hansencor“  
Cronstadt

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

### Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Bentlins Eftert.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sprängvikén.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenskt Arbetsgivarförbundet.

Garanterna reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbundet.

## Hill-Madsen<sup>®</sup>

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

## G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Ale Slags Proviant samt Skibsinventarum

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

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

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25

Kjøbenhavn, Fredag den 29. Marts 1912

19. Aarg.

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

**Tekn. Maskinhandel.**



Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Migglasons selvsm. Lossehjul og Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla - Wirerope  
Rædningskrandse og Rædningsbælter.

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

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

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**

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

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverander til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverander til Statsbanerne • •
--------------------------	---	--	---

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

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

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

**KAY DYHR.**  
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).  
Telefon { 8901.    Kvæsthusgade 3, St.    Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
          { 6886.                    Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**  
Hovedforhandling for Danmark af  
**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Møntie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.  
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
af Skibstører J. Kusk Jenaen.  
Udgvlet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
Faae paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

**20,000 kg**  
tjæret Tovværk, gangbare Dimensioner, skal sælges straks. Forespørgsler desangaaende bedes tilsendt Bladets Kontor. Billet, nrk.: »Tjæret Tovværk«.

**„Kend Dit Skib“.**  
En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.  
Faae i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensløvers Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.  
Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Biødbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niessen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk

Nyhavn 53.

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

## Galease til Salg.

(Skibsførerplads)

Ældre, danskbygget, af Eg, 60 Tons dw., 25 Reg.-Tons, god komplet Stand, sælges billig eller antager Parthaver som Skibsfører.

N. J. Nielskov

Kirkegaardvej 32, Kbhvn. S.

## Ångare

till salu.

Ståångare 420 ts. dw. byggd 1906 samt førstklassig øjögående kanalståångare 320 ts. dw. byggd 1911 billig till salu. Nærmere meddelelser:

Tycho Roberg,

Göteborg.



## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:

Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:

Copenaure

Telefon-Nr.

42

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0  
16'-0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgekontor,  
Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

## S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

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

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2.

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

Telegram-Adresse  
**„Justice, Cardiff“**  
Code: A B C 5th. Ed.  
Skriv efter Illustrerede Prisoppgaver.



**LOVERIDGE, LTD.**  
DOCKS, CARDIFF.  
Fabrikanter af:  
Træ- og Jernblokke, Borlednings Spring-Hullers, Couves' automatiske Bolgedæmpere, Ventilatorer etc. etc.  
En gross Handel & Export i  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Enegentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.

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

Julius Ott  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.

## Dampskibsselskabet „Torm“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1911 udbetales Udbytte for 1911 med 7 %, Kr. 70 — pr. Aktie — daglig mellem Kl. 10-1 paa Selskabets Kontor, Herluf Trollesgade 21, 1. Sal.

København, den 26. Marts 1912.

Bestyrelsen.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.  
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svareporto vedlægges.

Kjøbenhavn, den 29. Marts 1912.

Det danske Redningsvæsen. Marineministeriet har nu udsendt Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed i Aaret fra 1ste April 1910 til 31te Marts 1911.

Det fremgaar heraf, at der paa de danske Kyster findes 56 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer, 6 Baadestationer og 16 Raketstationer. Af Stationerne findes 48 i Jylland med tilhørende Øer, 6 paa Bornholm, 1 paa Møen og 1 paa Sjælland. Desuden findes der i Jylland 13 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaad, der betjenes af Mandskabel fra en nærliggende Hovedstation.

Telefonledningen langs Kysten er i Aarets Løb bleven udvidet, navnlig i Ribe Amt, saa at Redningsvæsenets Telefonledning nu er sammenhængende paa hele Vestkysten. Der findes i Jylland 168 Telefonstationer, hvoraf 55 er installeret i fritliggende Alarmeringshuse. Paa Bornholm, Møen og ved Stevns findes 26 Telefonstationer.

Under stormfuldt og usigtbart Vejr patrulleres der paa Kysten. Denne Vagttjeneste besørges Aaret rundt om Dagen samt i 4 Sommermaaneder tillige om Natten af vedkommende Strandfogder, men fra 1ste September til 30te April udføres Tjenesten fra Solnedgang til Solopgang af Redningsvæsenets Mandskab. Vagttjenesten har i Aarets Løb medført en Udgift af Kr. 29,243.80.

Der er i Finansaaret forefaldet 9 Redningsforetagender ved indtrufne Strandinger samt 5 Redningsforetagender til Bjergning af Fiskere, medens Antallet af forgæves Møder har været 36. Der har været afholdt 248 Øvelser ved det norske Redningsvæsen og 32 ved det bornholm-møenske.

Redningsvæsenets Understøttelseskasse, der oprettedes i 1892, har en Grundkapital paa 16,000 Kr. Statens Tilskud andrager 18,000 Kr. aarlig.

Redningsvæsenets samlede Legatkapital udgør nu c. 92,000 Kr.

I Finansaaret er der af Statskassen til Redningsvæsenet anvendt et Beløb af Kr. 278,701.88. Desuden har der, ligesom i de foregaaende Aar, været bevilget Kr. 8,000 til Uskadeliggørelse af Vrag, der ligger paa Forstranden og er farlige for Rednings- og Fiskerbaade.

Af Dampskibene »Vestkysten« og »Vesterhavet« er der hyppigt i Aarets Løb ydet Assistance til Fiskerbaade.

Siden Redningsvæsenets Oprettelse her i Landet er der bleven reddet 5428 Menneskeliv ved Redningsbaade, 3375 ved Raketapparater og 82 ved begge i Forening. Hertil kommer 30, som reddedes i Aarene 1850 og 1851, medens Redningsvæsenet organiseredes, og det samlede Antal bliver saaledes 8916 Menneskeliv.

Med Beretningen følger et farvetrykt Kort, hvorpaa er nedlagt samtlige Redningsstationer og Kystens Telefonledninger.

— h. —

Kularbejderstrejken i England. London, den 27. Marts. Efter en lang Debat vedtog Underhuset Minimallovsforslaget ved 3. Behandling med 213 St. mod 48. Arbejderpartiet stemte mod Forslaget. Forinden Afstemningen erklærede Ramsay Macdonald, at Loven var forfejlet, og at Arbejderpartiet derfor ikke kunde tilraade Arbejderne straks at genoptage Arbejdet. Finansminister Lloyd-George advarede indtrængende Medlemmerne af Arbejderpartiet mod det Ansvar, som de vilde paatage sig ved at afvise Lovforslaget uden at vide, hvilken Virkning det vilde udøve, eller om det ikke bød Arbejderne alt, hvad de forlangte. Efter at yderligere forskellige Medlemmer af Arbejderpartiet havde haft Ordet, blev Lovforslaget vedtaget under Leveraab.

Arbejderpartiet havde vedtaget at stemme imod Minimallovsforslaget som Protest mod Regeringens Vægning ved at gaa med til i Loven at indsætte en Minimalloen paa 5 sh. for voksne Arbejdere og 2 sh. for Drengene.

London, den 28. Marts. Overhuset har vedtaget Minimalloven ved første Behandling og har derefter ud-

sat Forhandlingerne en Dag for at sætte Regeringen i Stand til at overveje Ordlyden af et teknisk Ændringsforslag, som Regeringen agter at indføre i Loven.

I Følge »Times« agter Regeringen — hvis Kulstrejken ikke ophører efter, at Loven om Minimalloen er vedtaget — at træffe omfattende Forholdsregler til Afhjælpning af Nødstilstanden i London. Der vil ligeledes blive truffet Forholdsregler til Beskyttelse af arbejdsvillige Grubebejdere; hvis det bliver nødvendigt, vil Krigsministeriet indkalde en Del af Reservetropperne.

(»Ritz. Bur.«)

Sejladsen paa St. Petersburg. Mæglerfirmaet Nic. Heimbürger i St. Petersburg skriver til os: Efter en meget haard Frost har vi nu mildt Vejr med vedholdende Regn, som lager stærkt paa Isen, saa der kan ventes en tidlig Genaabning af Navigationen. Hvis vi ikke faar Vejrforandring, antager jeg, at Navigationen vil blive genaabnet i Løbet af fire à fem Uger; omtrent den 1. Maj (ny Stil).

Vrag farlige for Skibsfarten. Fra Marineamt i Berlin har Marineministeriet modtaget telegrafisk Meddelelse om, at en Damper er sunket c. 10 Sm. misvisende VSV. for Hanstholm Fyr paa 57° 3' N. Br. 8° 19½' Ø. Lgd.

Ved det c. 10 Sm. fra Hanstholm Fyr sunkne Dampskib, som efter Opgivelserne fra Marineamt i Berlin ligger retvisende S. 67° V. for Fyret, vil snarest muligt blive udlagt en Vraglystønde, der viser grønt Blink (Lys ½ Sek., Mørke 2½ Sek.)

Fra Nyord Lodseri har Marineministeriet modtaget Indberetning om, at en Vragrest af den i afvigte Efteraar i Bøgestrømmen sunkne Jagt »Anna« af Strømmen er ført ud i Renden, hvor den nu ligger farlig for Sejladsen med kun 4 Fod Vand over. Vraget er afmærket og vil snarest mulig blive fjærnet.

Udlagt Klokketønde. Marineministeriet meddeler: Kirkegrundens Klokketønde er bleven udlagt.

Paa Grund af Paasken vil Dansk Søfartstidende i de to kommende Uger kun udkomme én Gang om Ugen, nemlig Onsdag den 3. April og Torsdag den 11. April.

## Tysk Søretsdom.

Den 13. Marts behandlede Flensborg Søret i Kiel en Kollision, der fandt Sted i Kejser Wilhelm Kanalen den 10. Marts, mellem den svenske Damper »Germania«, Kaptajn C l a s e, og den danske Damper »Guldborg«, Kaptajn Ø r b e k.

»Guldborg« kom fra Hollenau, ført af Lødsen Vanselow, og havde, da den naaede Havnen ved Rosenkranz, mødt flere Dampere og derfor mindsket Farten og til Tider endogsaa stoppet Maskinen, særlig fordi der laa flere Skibe i Havnen ved Rosenkranz. Efter at have passeret denne Hayn, blev Farten igen sat paa »langsom«. Da man kort derefter i c. 300—400 Meters Afstand fik Øje paa den Vest fra kommende Damper »Germania« og lagde Mærke til, at den satte af fra den sydlige Side og skar over i Nordsiden, standsedes Maskinen og straks derpaa beordredes den »Bak« for at løbe Farten af Skibet og samtidig give »Germania« Lejlighed til at komme paa ret Kurs igen.

»Germania« havde imidlertid givet to Stød i Fløjten, der blev besvaret af »Guldborg« med tre Stød. »Germania« fordrede atter ved to Stød i Fløjten at passere Styrbord til Styrbord, men »Guldborg« svarede ikke, da den nemlig nu havde løbet Farten af sig og som Følge deraf ikke var i Stand til at vige af til Bagbord, og da man tillige befrygtede, at ved en saadan Drejning til Bagbord vilde »Germania«, der nu kun var c. 100 Meter borte, ramme »Guldborg«s Side og bringe den til at synke. Der fulgte nu et Sammenstød, ved hvilket »Guldborg« fik Boven trykket ind og anden svær Skade, saa at det blev nødvendigt for den at gaa tilbage til Hollenau for derfra at gaa til Kiel for Reparation.

»Germania« var paa Vej fra Brunsbüttelkoog til Østersøen og havde ligesom »Guldborg« Lods og Kanalstyrer om Bord. Skibet lystrede Roret godt. Ved 80 Kilometermærket blev Farten sat noget ned, da nemlig Afstanden fra to foran værende Dampere forringedes væsentlig, og da der nu ogsaa varskoedes en modgaaende Damper i c. 1 Kilometers Afstand. Maskinen blev sat paa »langsom«, men Skibet blev dog midt i Kanalen. Snart efter denne Fartændring viste Skibet imidlertid Tilbøjelighed til at dreje til Styrbord, hvad Kanalstyrefen søgte at ændre paa ved at give Styrbords Ror. Men Skibet, der befandt sig paa Sydsiden af Kanalen, skar nu over mod Nordsiden. Nu blev Roret lagt Bagbord, og for at forøge Skibets Styreevne blev Maskinen beordret fuld Kraft »frem«. Samtidig gaves to Stød i Fløjten for at tilkendegive overfor den modgaaende Damper, at man ønskede at passere den paa dens Styrbordsside, men da dette besvaredes med tre Stød, lod man straks Maskinen slaa fuld Kraft »Bak«, en Kollision kunde dog ikke mere undgaaes. »Germania« ramte med sin Styrbords Bov »Guldborg«s Stavn og beskadigede den stærkt. »Germania«s Besætning fremhævede, at den godt kunde have passeret »Guldborg« paa Styrbordsside, hvis denne Damper efter det første To-Støds Signal havde drejet til Bagbord.

Rigskommissæren fremførte, at Aarsagen til Kollisionen skyldtes »Germania«s Førelse, idet denne, uanset den modgaaende Dampers Nærhed og den Omstændighed, at man ikke havde Styr paa Skibet, ikke fremfor alt søgte at stoppe Fartøjet. Forsøget paa for fuld Kraft frem at knibe sig igennem mellem den i Nordsiden beliggende »Guldborg« og den nordlige Strandbred havde kun ringe Udsigt til at lykkes.

Sørensen afsagde følgende Kendelse:

Kollisionen mellem Damperne »Guldborg« og »Germania« skyldes, at Lodsens Forsøg paa for fuld Kraft »frem« at lade »Germania« passere »Guldborg« paa dennes Styrbordsside ikke lykkedes. Denne Manøvre var vovet, fordi »Germania«, der tidligere havde lystret Roret godt, nu havde mistet en Del af sin Styreevne, og Afstanden mellem Damperne imidlertid var stærkt forringet, dog for tjener Lodsens ikke hele Skylden, selv om det havde været rigtigere at lade Ankeret gaa og »bakke«. Det vilde ogsaa have været hensigtsmæssigt, om »Guldborg«s Lods tidligere end sket ved Fløjtesignal havde tilkendegivet, at Skibet »bakkede«.

## Det forenede Dampskibsselskab.

### Beretning og Regnskab for 1911.

Det forenede Dampskibsselskab har udsendt Beretning og Regnskab for 1911. Det fremgaar deraf, at Selskabets Flaade ved Udgangen af 1911 var 118 Dampskibe, hvori er indbefattet 8 Bugserfartøjer samt 1 Kulelevator, 1 Depotskib, 14 søgaaende Lægtre og 29 dækkede Pramme med en samlet Brutto Reg.-Tonnage af 154,804 Tons.

I Aarets Løb er desuden anskaffet 10 aabne Pramme, af hvilke Selskabet nu har 42 med en samlet Bæreevne af 2,023 Tons.

Under Bygning ved Aarets Udgang var: Til Ruten Kjøbenhavn—New York ét Dampskib (c. 12,000 Tons), til Ruten Kjøbenhavn—Vestnorge to Dampskibe (begge c. 1,860 Tons), til Ruten Nord- og Østersøen ét Dampskib (c. 1,251 Tons), til Ruten Kjøbenhavn—Aarhus ét Dampskib (c. 1,765 Tons), til Ruten Kjøbenhavn—Kolding ét Dampskib (c. 650 Tons), til Eksport-Ruterne ét Dampskib med en Brutto-Tonnage af c. 950 Tons og til Transport af Kul ét Dampskib med en Brutto-Tonnage af 2,100 Tons. Efter den 1. Januar 1912 er endvidere sat i Bygning: Til Rutee Kjøbenhavn—Middelhavet ét Dampskib paa c. 975 Tons, til Nord- og Østersøen ét Dampskib paa c. 975 Tons samt én Bugserbaad med en Brutto-Tonnage af c. 130 Tons.

Selskabets Aktiekapital har for det forløbne Aar vedblivende været Kr. 25,000,000, men er fra 1. Januar 1912 forøget til Kr. 30,000,000.

Selskabets Regnskab viser en Brutto-Indtægt af Kr. 29,594,516, medens Udgifterne for samtlige Skibe har været Kr. 22,848,661. Administrationen har kostet c. Kr. 880,000, og Selskabets Bidrag til Selskabets Pensionskasse andrager c. Kr. 159,000.

Netto-Overskudet er Kr. 5,389,900, hvoraf det foreslaas at afskrive paa Skibenes Kapital-Konto m. v. ialt Kr. 2,009,985. Af det overskydende Beløb udbetales i Følge Statutterne 10 pCt. Tantième til Bestyrelse, Direktion og Personale Kr. 337,991, medens der foreslaas at henlægge til Reservefond Kr. 1,500,000 samt at udbetale 6 pCt. Udbytte Kr. 1,500,000, hvorefter der bliver at overføre til næste Aar Kr. 109,067,17, medens der for i Forfjor var overført godt Kr. 67,000.

Det hedder iøvrigt i Beretningen:

Bestyrelsen har anset det for bydende nødvendigt at foretage en betydelig Reservefondshenlæggelse for at bidrage til at sikre Selskabet Kraft til at møde den stærke Udvikling, som for Tiden overalt linder Sted paa Skibsfartens Omraade.

Samtlige Skibe og søgaaende Lægtre har i 1911 været fuldt forsikret, men fra 1. Januar 1912 er Selskabet overgaaet til, ligesom i tidligere Tid, at overtage en Del af Risikoen selv. Dette Skridt har man ment det rigtigt at foretage nu, da Kontoen for Rute-Etablering og ekstraordinær Afskrivning er afviklet, samtidig med, at Forsikringspræmierne er i stadig og betydelig Stigning.

Aaret 1911 maa betegnes som et for Skibsfarten særdeles gunstigt Aar.

Den nordamerikanske Fart har med Hensyn til Passagerbefordringen, og navnlig for 3dje Klasses Passagerers Vedkommende, vist en meget betydelig Tilbagegang sammenlignet med de to nærmest foregaaende Aar. Taksterne har dog været gode, da det fredelige Samarbejde mellem de transatlantiske Linier har været fortsat. Godsmængden baade fra og til Amerika har været tilfredsstillende, og særlig har Efteraarets høje Fragter i væsentlig Grad bidraget til at bøde paa Nedgangen i Passager-Indtægten.

Den sydamerikanske Fart har helt igennem været en stor Skuffelse til trods for de gode Udfragter, idet Eksporten fra La Plata allerede ved Aarets Begyndelse saa godt som standsede og ikke senere har rettet sig. Hertil kommer yderligere Tab ved den slette Ekspedition af Skibene paa Grund af daarligere Havneforhold og stadig tilbagevendende Arbejdsvanskeligheder.

De europæiske Ruter har været drevet i et lignende Omfang som tidligere, dog med nogen Udvidelse af Petersborg—Antwerpen-Farten og med stigende Tendens til ogsaa at gøre Middelhavs-Ruterne til Stykgods-Ruter paa de udgaaende Rejser. Der har været en god og jævn Stigning overalt og særlig paa Farten til Middelhavet og



Løvanten. Resultatet maa som Helhed betegnes som tilfredsstillende.

Eksportruterne har i Aarets Løb virket særdeles tilfredsstillende, Godsmængden har været stigende, og Passagerfarten paa Englandsruterne god. Strejkerne i Sommer bragte naturligvis Selskabet store Vanskeligheder i denne Fart, men det lykkedes dog næsten helt igennem, og navnlig paa de vigtigste Ruter, nemlig fra Esbjerg, at gennemføre Farten plammæssigt.

Den indenlandske Fart har været drevet i samme Omfang som tidligere og har givet et tilfredsstillende Resultat. Særlig medførte Sommerens gode Vejr en betydelig Opgang i Passager-Indtægterne.

Farten paa Færoerne og Island har fremdeles vist Fremgang.

Lægtertrafikken har været drevet i lignende Omfang som tidligere.

## Af The Baltic and White Sea Conference's Cirkulære.

### Indlastning af Trælaster fra Lægtere i St. Petersburg.

En Reder skriver om dette Emne følgende:

»Det er bekendt, at nogle Tommerhandlere i St. Petersburg efter at have modtaget Trælaster i Lægtere i Stedet for at sortere Lasten i andre Lægtere, saaledes at de kan levere den til Skibene paa en ordentlig Maade, som det tidligere er sket, nu for at spare Udgifter, sender Tømret til Skibene, alt blandet imellem hinanden, hvilket har til Følge, at Indlastningen bliver forsinket. Selv har jeg ikke gjort denne Erfaring endnu, men maa frygte for, at det forholder sig saaledes hvorfor jeg finder det rettest at give Foreningen Underretning derom, for at den kan undersøge, om denne Sag er rigtig eller ej, og for, hvis den er det, at kunne tilraade Rederne at faa indført en Klausul i deres Certeparthier om, at Lasten skal leveres sorteret til Dampene.«

En anden Reder skriver:

»Nogle af Afskiberne i St. Petersburg finder det bekvemt at sende Trælaster, især D. B. B. (eller i det mindste Dele deraf) usorteret ud til Skibene, især til Havne som Lübeck, Bremen, Papenburg, Antwerpen etc. Dette stemmer ikke overens med den almindelige Sædvane, og er ikke hvad Rederne venter. Resultatet heraf er naturligvis et formindsket Indtagende, hvorfor Kaptajnen burde nægte at modtage saadanne Ladninger eller nedlægge Protest og gøre Fordring paa den Fragt, som mistes ved et formindsket Indtagende.«

En dansk Kaptajn meddeler følgende om samme Emne:

»Min Damp var fragtet til i St. Petersburg at laste en Ladning Kortprops, ikke overstigende ti Fod, paa et sædvanligt finsk Certeparti, til en Kulhavn paa Østkysten. Fragten betalbar pr. indtaget Favne af 216 Kbf., efter Konnossementets Maal. Kømandens Stuver 3/ pr. Favne, og Kaptajnen skal paase, at Lasten er stuvel godt.

Ved Ankomsten til St. Petersburg kom hele Lasten ud i en med Dæk forsynet finsk Lægter. Kvantumet i denne Lægter var i Følge dens Konnossement opgjort til 132 russiske Favne, lig c. 210 engelske Favne. Først nægtede jeg at modtage Lasten fra denne lukkede Lægter, men efter at jeg havde spurgt mig for, blev jeg raadet til at modtage den. Dampens Agent forklarede, at det var den sædvanlige Maade med finske Lægtere, at Konnossementets Maal blev antaget som Maal, og at dette aldrig havde forårsaget nogen Uenighed. Lægteren indeholdt alle Slags Dimensioner fra fire Fod til ti Fod, og det var umuligt at maale dem paa den almindelige Maade, da det vilde have

forårsaget et uhyre Tab af Tid at sortere Stykkerne efter de forskellige Længder og maale disse hver for sig. Desuden kunde dette Arbejde slet ikke udføres i Lægteren paa Grund af dens smaa Luger. Yderligere forlangte Befragterens Agent, at jeg skulde anerkende Lægterens Konnossement for Maalet, idet han henviste til Bestemmelsen i Certeparthiet om, at Fragten var betalbar efter Konnossementets Maal. (En Klausul, som efter min Mening er lige overflødig, enten den saa skal forstås paa den ene eller den anden Maade). Indlastningen begyndte, men Stuveren vilde ikke skille de forskellige Dimensioner ad i Skibets Lastrum, idet nemlig hans Folk nægtede at gøre det. Følgen var naturligvis en meget slet Stuvning. Da jeg ved Certeparthiet var bundet til Befragterens Stuver, var jeg ganske ude af Stand til at øve nogen Indflydelse paa Befragteren, og jeg saa, at de fornævnte 210 Favne optog samme Plads i Rummet som 260 Favne, der var stuvel ordentligt. Det var min Hensigt at underskrive Konnossementet under Protest, naar det blev præsenteret, men da jeg vidste, hvorledes Props bliver maalt paa Østkysten, og da jeg betænkte, at en god Del af Lastrummet var blevet optaget, fordi de forskellige Dimensioner ikke var blevet sorteret fandt jeg det ikke raadeligt at udsætte mit Rederi for den Risiko at maatte betale for en mulig Maaling i Lossehavnen. Efter min Mening skulde der, naar der er Tale om at indlade Props i St. Petersburg indsættes følgende Klausul i Certeparthiet: »That the cargo is to be measured alongside under the control of the master and each length to be seperated«, da Resultatet ellers vil blive vidst slet. (Havnekutyemen i St. Petersburg gaar, saa vidt jeg ved, i enhver Retning i Kømandens Favør). Paa den Rejse, som der her tales om, havde f. Eks. denne Damp, som plejer at indlaste c. 865 Favne, omtrent 55 Favne mindre om Bord. De fleste Firmaer udskiber praktisk talt deres Last fra aabne Lægtere, hvor man kan kontrollere Maalingen, og vil sikkert ikke have nogen Indvending imod en saadan Klausul, og det skal saa snart vise sig, at de Befragtere, som ikke vil gaa ind herpaa, er dem, som bringer Props fra Finland til Rusland i Lægtere, som er forsynet med Dæk og derved udsætter Skibene for et daarligt Indtagende og en daarlig Ekspedition. Den Slags Befragtere burde betale mindst 2/ mere pr. Favne, eller endnu bedre, Rederne skulde kun akceptere Lumpsum Certeparthier.

Jeg nærer ingen Tvivl om, at den finske Lægters Konnossements Maal var rigtigt, men Afskiberne burde tvinges til at omløbe Lasten i aabne russiske Lægtere og til at sortere Længderne. Dette vilde naturligvis betyde en stor Udgift, men saa vilde de have Ret til at forlange Tonnage til samme Rate som andre Afskibere i St. Petersburg. Til sidst og ikke mindst vil jeg bemærke, at jeg har talt med mange Skibsførere, som har lastet hos disse Afskibere, og de har alle faaet et daarligt Indtagende. Det er derfor absolut demoraliserende, at det Gang efter Gang skal tillades en saadan Fremgangsmaade at passere upaa-fald.

Da det at indlade sig paa en Protest mod dette System imidlertid vilde være for risikabelt for et enkelt Rederi, vilde det være en god Ting, hvis Rederne vilde blive enige om kun at akceptere Lumpsum og et bestemt Antal Lastedage, naar der er Tale om at tage Lasten fra finske Lægtere som har Dæk. Det omhandlede Firma vilde saa snart lære kun at bringe vel sorteret Last til Skibet. Jeg ved, at adskillige danske Redere allerede har været saa heldige at opnaa disse Betingelser ved forskellige Lejligheder.

## Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt nogen Bedring i Forholdene i England med Hensyn til Kulstrejken, og selv efter at Løven om Minimalløn nu er bleven vedtaget

af Underhuset, er Situationen tværtimod saa forvirret og alvorlig som nogensinde. Flere og flere Skibe bliver lagt op baade her hjemme og i Udlandet, og Rederne har de største Vanskeligheder med at disponere. Manglen paa Kullaster fra Storbritannien bliver Dag for Dag føleligere, men forhaabentlig vil der nu snart komme en Ordning paa Tingene, saa at Arbejdet og Kuleksporten kan komme i Gang igen. Et Held er det, at der saa at sige ikke strejkes i de tyske Gruber, og i flere Havne (Emden, Rotterdam etc.) er Prisen paa Bunkerkul nu igen kommet ned paa et nogenlunde normalt Niveau. Tyskerne gør meget betydelige Forretninger nu paa Englands Bekostning. Ugen har været ret stille i Retning af Befragtninger. Dog er at notere, at Fragterne fra La Plata er steget yderligere. De andre, store Markeder ligger uforandret fast.

**Østen.** Ris fra Birma til U. K. eller Kontinentet 31/3 O. C. pr. Marts—10. April. For Palmekærner fra Madras Kysten pr. 1.—20. April betalles 33/ (÷ 5 pCt.) til Marseille. Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til U. K. eller Kontinentet til 20/ pr. Marts—April. Havre og Hull 21/6 net terms, pr. første Halvdel April. Bombay/U. K. eller Kontinentet (én Havn) 25/6 Dodvægtbasis, pr. April. — Kul Kalkutta/Port Sudan 19/ pr. April.

**Sortehavet etc.** Korn Novorossisk/Weser 14/6, Option 750 Tons, Klid 7/6 ekstra, prompt. Oljekager Novorossisk/Danmark (én Havn) Basis 17/, prompt. Korn Azow/Rotterdam 13/6, Antwerpen, Emden eller Weser 13/9 à 14/, Hamburg 14 à 14/3, April. Sulina/Rotterdam 11/, Hamburg 11/6 (større Baade). N. C. eller »any« 12/3 à 13/, Hamburg 6 d. ekstra (mindre Baade). Sulina/Kristiania 14/6, prompt. Donauen/Antwerpen eller Rotterdam 13/, ganske prompt.

**Nordamerika.** Petroleum New York/Avstralien (fire Havne) 30 Cents April—Maj. — Kul Filadelfia/Barcelona 21/6, Option Baltimore eller Virginia 22/, pr. 1.—13. April. Kul Baltimore/Aleksandria 20/ (1.000 Tons daglig Losning). Kul Virginia/Las Palmas eller Teneriffa 21/ pr. April. Baltimore eller Virginia/Rio de Janeiro 27/6 (300 Tons daglig Losning). Tømmer fra Golsen 145/La Plata. 115/ Hull, 117/6 Hull og West Hartlepool, pr. April. Mobile 107/6 Rotterdam, 110/ Rotterdam og Hamburg.

**Sydamerika.** Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betalles der 26/ à 26/6 O. C. (6 d. mindre direkte Havn) pr. Maj—Juni, medens der pr. Juni—Juli betalles 25/ à 25/6. Senere blev der sluttet op til 27/6 pr. April—Maj. Bahia Blanca/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), Frankrig ekskluderet, 25/, ingen Reduktion, hvis direkte Havn, pr. April—Maj, 26/ O. C. ingen Reduktion, meget prompt. — Buenos Aires/U. K. eller Kontinentet 25/ O. C. 6 d. mindre, pr. 15. April—15. Maj.

**Østersøen.** Laster knappe pr. prompt. Der betalles 10 à 10 1/4 d. Havrebasis fra Libau eller Windau til Rotterdam, 11 1/4 d. London, 1/ à 1/0 3/4 Leith (mindre Baade). For Trælast noteres 26/ à 27/ D. B. til London, 31/ à 32/6 til Kulhavn Bristol Kanalen. Hørraterne er paa Basis af Frcs. 19 Riga/Ghent. Frcs. 18 Windau/Ghent, 20 Dunkerque. For Korn fra de nordtyske Havne kan faas c. 5 1/2 Mark pr. 1.000 Kilos Rug eller Hvede til Rotterdam. Frcs. 10 noteres for en mindre Ladning Sukker fra Danzig til Dunkerque.

## Generalforsamlinger.

### Somandsforeningen

afholdt den 9. Marts sin aarlige Generalforsamling. Efter at Formanden, Kommandør J. H. Schmitz havde budt Forsamlingen Velkommen, og efter at fhv. Retsformand Madsvig var valgt til Dirigent, gennemgik Formanden de reviderede

## Regnskaber.

Overordentlige Medlemmers Kasse havde i 1911 en Indtægt af Kr. 21.834, derunder Kongens Bidrag, Kr. 200, Prins Valdemars Bidrag Kr. 60 og Kong Haakons Bidrag Kr. 100. Overordentlige Medlemmers Bidrag udgjorde i øvrigt Kr. 1.181. Renter af Obligationer m. m. Kr. 3.635 og Salg af Obligationer indbragte Kr. 8.768.

Af Udgifterne var Kr. 2.368 udbetalt i forskellige Legater, og Foreningens hele Administration havde kostet Kr. 2.825, hvoraf en Tredjedel faldt paa overordentlige Medlemmers Kasse. Som Udgift var endvidere opført Kr. 15.000, der var udbetalt til »Prinsesse Maries Hjem for gamle Somænd og Somænds Enker« for at nedbringe Prioriteterne i Ejendommen. Det var Direktør Will og Hustrus Legat, der blev anvendt paa denne Maade, men saaledes, at hele Beløbet i 1916 atter vil være indbetalt i Legatformuen. Kassebeholdningen var ved Aarets Begyndelse Kr. 7.440, ved dets Slutning Kr. 3.379. Kassen ejede den 31. December 1911 Kr. 87.779.

Somændenes Kasse. Indtægter og Udgifter balancerede med Kr. 9.433. Medlemsbidragene udgjorde Kr. 2.009. I Gaver var indkommet Kr. 977, deraf Kr. 200 fra hvert af de fire store Soforsikringselskaber og Kr. 162 i Boder fra Sø- og Handelsretten. I Renter indkom Kr. 3.412. I Understøttelser er udbetalt: Kr. 1.442 i Sygehjælp, Kr. 540 i Begravelseshjælp, Kr. 225 i Forlshjælp og Kr. 2.058 i Alderdomshjælp, ialt Kr. 4.265. Somændenes Kasse ejede den 31. December 1911 ialt Kr. 85.226.

Enkekassen. Regnskabet balancerede med Kr. 8.481 paa Indtægts- og Udgiftsside. Kassebeholdningen var ved Aarets Begyndelse Kr. 2.207, ved dets Slutning Kr. 2.819. I Medlemsbidrag indkom Kr. 985, deraf Kr. 345 i og Kr. 640 uden for Kjøbenhavn. Renter af Obligationer indbragte Kr. 5.289. I Pensioner udbetaltes ialt Kr. 4.720, deraf Kr. 1.540 i og Kr. 3.180 uden for Kjøbenhavn. Enkekassen ejede den 31. December 1911 ialt Kr. 136.659.

Byggefondens. Regnskabet balancerede med Kr. 14.626 paa Indtægts- og Udgiftsside. I Husleje var indkommet Kr. 13.350. Af Udgifterne var Kr. 4.904 anvendt til Reparationer, der ellers normalt kun beløber sig til c. Kr. 2.000, og Renter af 1. Prioritetslaan udgjorde Kr. 4.725, medens 2. Prioritet er skaffet ud af Ejendommen. Nogen Formue findes ikke.

Foreningens hele Formue, naar samtlige Kasser tages under et, var den 31. December 1911 ialt Kr. 309.664, hvoraf Kr. 68.457 i Legater henlagt under overordentlige Medlemmers Kasse. Aaret forud var Formuen Kr. 321.907, og der har saaledes været en Tilbagegang af Kr. 12.243, som dog i Virkeligheden ikke er nogen Tilbagegang, men kun hidrører fra Gaven paa Kr. 15.000 til »Prinsesse Maries Hjem for gamle Somænd og Somænds Enker«. Ellers vilde der have været en Formuefremskud paa c. Kr. 3.900.

Kaptajn Holm takkede Bestyrelsen for de i alle Henseender saa smukke Regnskaber.

Dirigenten var enig med Formanden i, at det er godt, at Somandsforeningen og »Georg Stage« faar Boderne fra Sø- og Handelsretten, men han fandt det heldigst, om der ingen Boder blev i Stedet for at de tillægger i Antal.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

## Foreningens Virksomhed.

Formanden mindede om det smertelige Tab, Foreningen havde lidt ved at følge af dens Velørere i Aarets Løb var afsnaet ved Døden: Viceadmiral F. Uldall, Vinhandler C. Bagøer, Etatsraadiene Wain, Etatsraad Emil Berg, Kaptajn C. F. Barttram og Konsul M. Rasmussen. En særlig Tak skyldes Admiral Uldall for hans Virksomhed som Bestyrelsesmedlem, men fremfor alle skyldes Konsul Rasmussen en Tak som den, der har Æren for Oprettelsen af »Prinsesse Maries Hjem for gamle Somænd og Somænds Enker«. Da han saa Omsynet om en Indsamling til Prinsesse Maries Minde fik han straks den Tanke, at det smukkeste Minde vilde være et Hjem for Somænds Enker. Hans Tanke vandt Bifald og han henvendte sig til Prins Valdemar og fik straks hans Samtykke til, at de indsamlede Penge maatte anvendes til et saadant Hjem, der skulde bære Prinsesse Maries Navn. Vi fik 20.000 Kr. og indrettede Hjemmet i Bygningen i Wildersgade. Vi vil hæde hans og de andre nysnævnte Velgøreres Minde! (Forsamlingen rejser sig).

Formanden meddelte, at han efter Bestyrelsens Beslutning i Fjor Fornar havde foretaget en Reise paa en halv Snes Døge til London og til Hamburg for om muligt at faa danske Somænd, der farer paa fremmede Havnesteder, til at indvilde sig i Somændenes Kasse, hvis Medlemstal stadiet aflægger lidt: i dette Aar var Afgangen 12. Tilgangen 3. I London er der ikke saa god Lejlighed til at faa de danske Søfolk i Tale, da de fleste af dem farer i fast Rute paa London. I Hamburg er Forholdene bedre, da de danske Søfolk der skal melde sig i Generalkonsulatet for at faa deres Bøger påtegnet og Generalkonsulatet, som gav en Mængde Oplysninger om Forholdene, lovede at gøre Somændene opmærksomme paa Somandsforeningen. Resultaterne heraf vil Fremtiden vise. Den ringe Tilgang af Søfolk til Foreningen kunde tyde paa, at Foreningen modarbejdes, navnlig fra Somændens Forbund. Hvis imidlertid Tilgangen til Foreningen vedblivende aftager eller helt ophører, kunde der blive Tale om helt at lukke for al Tilgang.

Formanden aflæde sluttelig Beretning om Prinsesse Maries Hjem for Somænds Enker, som nu med Prins Valdemars Samtykke bærer Navnet »Prinsesse Maries Hjem for gamle Somænd og

(Fortsættes Side 198.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**699. Vrag. Hanstholm VSV. Nordssøen.** I Folge Meddelelse til »Marine ministeriet« er Dampersunket 10 Sm S. 67° V. fra Hanstholm Fyr. Der er Sandsynlighed for, at Mastetoppene rager op over Vandet. En Vraglystoude, der viser grønt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn c. 0. Sek., Mørke c. 2. Sek., vil snarest blive udlagt ved Vraget, der ligger paa 57° 03' N. Br. 8° 19' 2. Ø. Lgd.

**700. Belysning forandret. Hals-Barre. Limfjorden Ø-lige Indløb. Kattegat.** Hals-Barre Fyr er tændt. Den røde Lyssvinkel i Bifyret lyser fra S. 41° Ø. til c. S. 35° Ø. (ikke som tidligere angivet til c. S. 30° Ø.). I øvrigt som kundgjort i »E. f. S.« Nr. 540, 1912. (Kort Nr. 158, 211, 246 og 247. Danske Lods, Side 159. Havne-Lods, Side 49. Fyr-Fort. Nr. 119, 120 og 447 a.)

**701. »Slide-Rør« Lystoude atter udlagt. Kattegat.** »Slide-Rør« Lystoude er atter udlagt. 57° 06' (52") N. Br. 11° 02' (08") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 323. Kjøbenhavn 1912.)

**702. Skydeøvelser. Saltholm. Sundet.** Den 30. Marts, den 2. 12 og 13. April 1912 mellem Kl. 9 Fm. og Kl. 6 Em. afholdes Skydning med svart Skyts. Projekttilhedslagene lægges paa Øen Saltholm. Den farlige Zone ligger paa Øen N. for en Løje fra Lusebroen over Harehøj samt i Farvandet omkring Øens N-Ende indtil c. 1000 m Afstand fra Kysten. Saa længe Skydningen varer, er der højst et rodt Flag med hvid Spids og et rodt Flag med hvid Spids. Barakkebroen: 55° 40' N. Br. 12° 45' Ø. Lgd. Spids: Barakkebroen: 55° 40' N. Br. 12° 45' Ø. Lgd.

**703. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 640. Ravnæs-Røv. Store-Bælt.** Vraget af Damperen »Tollhus« ligger 3 Kbl (ikke som angivet 3 Sm) fra »Ravnæs-Røv. Store-Bælt. Vraget af Damperen (55") N. Br. 10° 51' (08") Ø. Lgd.

**704. Vraglystoude udlagt. Stevns Sø. Østersøen.** En grøn Vraglystoude, der viser grønt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. 0. Sek., Mørke c. 4. Sek., er udlagt i Stedet for Bøjer af de sammentrængte Planker ved Vraget af Damperen »Skakkeborg«. Lystoude ligger c. 1 1/2 Kbl Ø. fra Vraget. Dybden over Vraget er 4 m. Vraget vil blive uskadeliggjort saa snart som muligt. Lystoude: 55° 07' N. Br. 12° 49' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 642. Kjøbenhavn 1912.)

**705. Klokketoude atter udlagt. Kirkegrund. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund Klokketoude er atter udlagt og Visersmærket indtræget. 53° 06' (13") N. Br. 11° 23' (13") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2746. Kjøbenhavn 1911.)**

**706. Fiskerfyr tændes. Vaag Ejde. Sydersø V-Kyst. Færøerne.** Den 1ste April 1912 tændes ved Vaag Ejde et hvidt, fast Fyr, paa en Punt c. 65 m Ø. fra Mulagjov. Fyret lyser fra SØ. 1/2 Ø. til SV. t. V. Flammens Højde: 19 m. 4 m. høj, sort Pæl. Brandetid: Om Vintertiden, naar Stedets Baade er paa Søen. 61° 27' (50") N. Br. 6° 49' (52") V. Lgd. (Kort Nr. 208 og 224. Færøiske Lods, Side 34. Fyr-Fort. Nr. 563 A.)

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**707. Sommerafmærkning. Sverig.** I Sverig er Udlægningen af Sommerafmærkningen paa begyndt.

**708. Samærke udlagt. Kullagrundet. Skaanes S-Kyst. Østersøen.** En Vager med 3 opadendte Koste er udlagt tæt N. for Fløjtoenden ved Kullagrundet. 55° 19' 13" N. Br.

### VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

**735. Baake opført. Puerto Montt. Reloncavi-Sund. Chile.** En rød Stangbaake med Kegle paa Toppen er opført i 1 m Vand i Angelmo Bugten ved det Ø-lige Indløb til Tenglo Kanalen, 7 3/4 Kbl S. 34° V. fra Kirken paa 40 m Højen i Puerto Montt. 41° 29' 04" S. Br. 72° 57' 31" V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**736. Skydeøvelser. Iles d'Hyères. Frankrig.** 1 Marts, April og Maj 1912 vil der blive afholdt Skydeøvelser i Farvandet ved Iles d'Hyères. Den farlige Zone begrænses mod N. af Kysten; mod Ø. af Meridianen gennem Titan Fyr; mod V. af Meridianen gennem Cap d'Armes (Porquerolles) Fyr; mod S. af Bredeparallellen paa 42° 56' N. Br. Under Skydningen er et rodt Flag hejst ved Sommerstationerne Porquerolles, Giens, Titan og Bezat samt paa Pointe des Mèdes. Oplysning om Natkydning erholdes hos Les Administrateurs des quartiers maritimes i Marseille, La Ciotat, Toulon, Saint-Tropez, Cannes, Antibes og Nice. Da Øversigten over Skydepladsen er særlig vanskelig, advares Skibe mod at komme ind i den farlige Zone. De skydende Skibe fører foruden de reglementerede Lanterne en rød Lanterne paa Mastetoppen. Saavidt muligt er der posteret 2 Torpedobaadsjagere ved den farlige Zone. Maalene fører ingen Lanterne, hvad enten de slæbes, driver eller er opankrede. Slæbedampene fører de reglementerede Lanterne og bruger en 2000 m lang Slæber. Man skal gaa mindst 3 Sm agten om Slæbedampene. Titan Fyr: 43° 02' N. Br. 6° 30' Ø. Lgd.

**737. Fyr forandret. Pra. Golfo di Genova. Italien.** Det røde, faste Fyr paa Kysten ved Pra er nu forandret til at vise grønt Lys. 44° 25 1/2' N. Br. 8° 47 1/2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 64. Kjøbenhavn 1912.)

**738. Fyr permanent. Porto-canal di Castiglione della Pescaja. Italien V-Kyst.** Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, som har været tændt ved Inderenden af N.-Molen ved Porto-canal di Castiglione della Pescaja, brænder nu permanent. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 5 Sm. 42° 45' 45" N. Br. 10° 52' 45" Ø. Lgd.

**739. Fyr midlertidigt slukket. Taranto. Italien S-Kyst.** Det røde Fyr med Formørkelser paa Molehovedet ved Taranto Havn ligger er slukket indtil videre. 40° 28' 31" N. Br. 17° 13' 26" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2431. Kjøbenhavn 1911.)

**740. Forbud. Pola. Østerrig-Ungarn.** Paa Grund af Udvibningsarbejder er Løbet mellem Øen S. Andrea og Santa Caterina i Pola Havn indtil videre spærret for al Søfads. S. Andrea Havnelyr: 44° 52' N. Br. 13° 49' Ø. Lgd.

**741. Fyr flyttet. Mola adelagi. Cylene (Gharenza).** Fyret paa Molehovedet ved Cylene (Gharenza) er flyttet 480 m V. i, da Molen er odelagt i en Storm. Man maa holde mindst 500 m uden om Fyret. 37° 56' 30" N. Br. 21° 09' 10" Ø. Lgd.

**742. Oplysning om Fyr. Cape Anamar. Lilleøen.** Naar de tyrkiske Fyr, der er slukket paa Grund af Krigen med Italien, atter tændes, vil samtidig Cape Anamar hvide Lylyr blive tændt. 36° 00' 50" N. Br. 32° 50' 38" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2120. Kjøbenhavn 1911.)

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

**743. Oplysning om Fyr. Uran Shoal. Bombay Harbour. Forindien V-Kyst.** Uran Shoal Baakelyr lyser fra S. 77° V. gennem V. N., S. og Ø. til S. 1° V. og ikke som tidligere angivet. 18° 55 1/2' N. Br. 72° 54 1/4' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 689. Kjøbenhavn 1912.)

**744. Ø dænnet. Cheduba S. Bay of Bengal.** S-lig for Landslyen Serchhed paa S.-Kysten af Øen Cheduba og V-lig for Flat Island har der dænnet sig en ny Ø, som i Folge en Indberetning fra Januar 1912 daglig tillægger i Størrelse, Øen var den Gang c. 1/2 Sm lang. 5 m bred og 3 m høj. Flat Island: 18° 38' N. Br. 93° 47' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1170. Kjøbenhavn 1911.)

### X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

**745. Grund fundet, Tønde skal udlægges. Koender V. Sumatra Ø-Kyst.** En Grund med 3,7 m Vand (Sund og Sten) er fundet paa c. 0° 53' N. Br. 103° 15' Ø. Lgd.; Stødet skal afmærkes med en hvid Stødstoude. S. for denne grund findes flere Støder med 1,5 à 3,7 m Vand.

**746. Fyr tændt. Dairen Ko. Kwang Tung. China.** Forøngelsen af den Ø-lige Pier er nu fuldført; paa Yderenden, 2 Kbl N. 24° Ø. fra Banken paa Pieren, er tændt

13° 16' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 7. Kjøbenhavn 1912.)

**709. Lystønde udlagt. Liban. Betsøen. Rusland.** I Folge Meddelese fra det danske Konsulat i Liban er der udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Lyn, paa »Libane Fyrskibs tidligere Plads. 56° 32' N. Br. 20° 31' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2270 og 2518. Kjøbenhavn 1911.)

**710. Sommermærkning. Tyskland.** I Tyskland er Udlægningen af Sommermærkningen paa begyndt.

**711. Afmærkning efter paaldelig. Lille-Belt. Almærkningen i Lille-Belt. Flensborg Fjord. Arøsund, Haderslev Fjord og Augustenborg Fjord er nu efter paaldelig efter Isens bortgang.**

**712. Sommermærkning efter udlagt, midlertidigt Fyr slukket. Sæmøerne ud for Sassnitz Havn er efter udlagt, og det midlertidige Fyr 300 m N. for V.-Molekovedet, er slukket. Lys- og Klokketønde 1: 54° 30' 01" N. Br. 13° 38' 04" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 279. Kjøbenhavn 1912.)**

**713. Broester almærket. Thessow. Rügen Ø.-Kyst.** Resterne af Broen paa Ø.-Stranden ved Thessow, som er ødelagt af Isen, er foreløbig almærket med en lille hvid Spritønde med Ø-lig Tophegelse. 54° 16' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

**714. Fyrskib og Vraglys- og Klokketønde efter udlagt. Greifswalder Bodden.** I Folge Meddelese fra det danske Konsulat i Stettin er »Palmer Ørt« Fyrskib, 54° 12' N. Br. 13° 24' Ø. Lgd., og Vraglys- og Klokketønden ved Vraget, der ligger e. 1½ Sm N. 68° V. fra Tonden ved Aradne Grund, efter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2582, 1911 og Nr. 218. Kjøbenhavn 1912.)

**715. Fyr forandret til Forsøg. Timmendorfer. I Timmendorfer er der til Forsøg indsat røde og grønne Lysvinkler for at være for Grundene Hamnahal, Jäckelberg o. s. v. Fyret lyser nu omrent som følger: Hvidt Lys fra S. 59° V. til S. 73° V., mørkt derfra til N. 68° V., hvidt Lys derfra til N. 4½° Ø., grønt Lys derfra til N. 21° Ø., hvidt Lys derfra til N. 32½° Ø., rødt Lys derfra til N. 53° Ø., 53° 59' 32" N. Br. 11° 22' 52" Ø. Lgd. (danske Kort). 53° 59' 38" N. Br. 11° 22' 52" Ø. Lgd. (tyske Kort). (Kort Nr. 157, 160 og 235.)**

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**716. Sommermærkning. Tyskland.** I Tyskland er Udlægningen af Sommermærkningen paa begyndt.

**717. Undervands-Klokkesignal gives efter. »Amrumbank« Fyrskib.** Undervandsklokken paa »Amrumbank« Fyrskib er efter i Virksomhed. 54° 53' N. Br. 7° 53' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 554. Kjøbenhavn 1912.)

**718. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet. Rütergat. Pan Grund af Reparation er Ridtergat Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet med en rød Spritønde med Kugletophegelse, mærket »Vortrupplet«. Naar Lys- og Klokketønden efter udlægges, vil den være mærket »Vortrupplet«. 54° 32' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd.**

**719. Vraglystønde udlagt. IJmuiden NV. Holland.** En grøn Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er udlagt e. 100 m SØ. i S. fra Vraget af Seilartofet, der er sunket NV. for IJmuiden. Den spidse Vragtønde NNV. for Vraget er opløst. 52° 30' N. Br. 4° 30' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 661. Kjøbenhavn 1912.)

**720. Afmærkning forandret. Everingen. Wester-Schelde.** I Everingen er Stump-tønde Nr. 16 og ligger nu i 8½ m Vand paa 51° 21' 28" N. Br. 3° 52' 40" Ø. Lgd. og Stump-tønde Nr. 17 og ligger i 12½ m Vand paa 51° 21' 19" N. Br. 3° 52' 40" Ø. Lgd.

**721. Vrag almærket. Gull Stream. England.** Vraget af Skonnerten »Forest Belle« er sunket i Gull Stream i 11 m Vand NV. for Goodwin Sands paa 51° 18' N. Br. 1° 30' Ø. Lgd. Mærkerne er over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt 40 m N. 60° V. fra Vraget. 10½ Kbl S. 8° V. fra Gull Lystønde. Et Vragmærkeskib, der viser de foreskrevne Signaler, er udlagt ved Vraget.

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

**722. Vrag almærket. Royal Sovereign Shoals S. England.** Vraget af Damperen »Oceanus«, med 4 Master over Vandet, ligger e. 7½ Kbl S. 59° V. fra »Royal Sovereign« Fyrskib. Tæt ved Vraget er udlagt et Mærkeskib, der viser de sædvanlige Signaler og en grøn Tønde mærket »Vrag« er udlagt e. 45 m N. 15° V. fra Vraget, der ligger paa 50° 42½' N. Br. 0° 26' Ø. Lgd.

**723. Baake nedlagt. Portland Harbour.** Baake »Ba« ved S.-Enden af den ydre Bølgebyder, Portland Harbour, er nedlagt. 50° 54' N. Br. 2° 25' V. Lgd.

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

**724. Afmærkning forandret. Banc du Quiberon. Baie de Quiberon. Frankrig.** 1) Den røde og sorte Spritønde med Kugle ved S.-Enden af Banc du Quiberon er ombyttet med en hvid og sort vandret stribet Spritønde med Diamant. 47° 28' 02" N. Br. 3° 02' 21" V. Lgd.  
2) En hvid og rød stribet Spritønde med Tinneglas er udlagt N. for 5 m Pallen paa N.-Spidsen af Banc du Quiberon. 47° 29' 38" N. Br. 3° 02' 35" V. Lgd.

**725. Mindre Dybd, Advarsel. Leixoes. Portugal.** Tæt uden for Molekovedene ved Indløbet til Leixoes skal der have dannet sig en Sandbank, hvorfor det er paahd at tage Lods, naar der er høj Sn. Førre Lodstønden ikke Flag, er det tegn paa, at man ikke bør forsøge at staa ind. 41° 11' N. Br. 8° 42' V. Lgd.

**726. Fyr efter tænkt. Sandy Point. Lynn Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Sandy Point Fyr er efter tænkt. 42° 26' 26" N. Br. 70° 56' 37" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 454. Kjøbenhavn 1912.)

**727. Afmærkning forandret. North Channel. Broad Sound. Boston Harbor. Massachusetts.** Den 1ste April 1912 foretages følgende Forandringer: 1) North Channel Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Lys med En-formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., udlægges S. 80½° V. fra The Graves Fyr. N. 50½° Ø. fra Deer Island Fyr og S. 73½° Ø. fra Whitrop Vaandtaarn. 2) Broad Sound Channel Lystønde 8 mles rød og sort vandret stribet uden Nr.; den flyttes 300 m S. 71° V. i og udlægges der, hvor North Channel og Broad Sound Channel forener sig, N. 83° Ø. fra Deer Island Fyr og S. 15½° Ø. fra Great Finn Bar Bank. Deer Island Fyr: 49° 20' 24" N. Br. 70° 57' 18" V. Lgd.

**728. Taagesignal forandret. »Pollock Rip« og »Pollock Rip Shoals« Fyrskibe. Nantucket Sound. Massachusetts.** Omrent den 1. Juni 1912 foretages følgende Taagesignaler: 1) »Pollock Rip« Fyrskib Nr. 47 skal give Et-stød hver 15 Sek., Stød 3 Sek., Pause 12 Sek. 41° 32' 05" N. Br. 69° 54' 49" V. Lgd. 2) »Pollock Rip Shoals« Fyrskib Nr. 73 skal give Et-stød hver 30 Sek., Stød 5 Sek., Pause 25 Sek. 41° 36' 40" N. Br. 69° 53' 47" V. Lgd.

**729. Klokketønde ombyttes med Lys- og Klokketønde. Shagwong Reef. Montauk Point. Long Island. New York.** Omrent den 1ste April 1912 ombyttes Shagwong Reef Klokketønde med Shagwong Reef Lys- og Klokketønde 1 S.R. der viser hvidt Lys med En-formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Lys- og Klokketønden skal fremtidig ligge ude fra 1ste April til 1ste December, den øvrige Del af Aaret ligger Klokketønden ude. e. 41° 07' N. Br. 71° 55' V. Lgd.

**730. Tønde ombyttet med Lys- og Flaletønde. Tail of the Horseshoe Shoal. Chesapeake Bay.** Tail of the Horseshoe Shoal Spidstønde 2 T., N. 25½° V. fra Cape Henry Fyr, er nu ombyttet med en Lys- og Flaletønde, der viser hvidt Lys med En-formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Cape Henry Fyr: 36° 55' 35" N. Br. 76° 00' 27" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 463. Kjøbenhavn 1912.)

**731. Fyr forandret. Tybee. Savannah River. Georgia.** Omrent den 27. Marts 1912 forandres Tybee Forlyr til at vise hvidt Et-Blink hver 3 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek. I øvrigt uforandret. 32° 00' 50" N. Br. 80° 49' 27" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2112. Kjøbenhavn 1911.)

### VI. Vestindien, Mexikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**732. Fyr forandret. Caryfort Reef. Florida Reefs. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Caryfort Reef Fyr skal have forøget Lysstyrke og Grænson, S. 26,4° V., mellem den røde og hvide Lysvinkel skal forandres til S. 25° V. Den 1ste Juni d. A. slukkes derfor det nuværende Fyr og der tændes midlertidigt et Fyr med samme Karakter men med mindre Lysstyrke. Omrent den 1ste Juli 1912 tændes det forandrede Fyr. 25° 13' 17" N. Br. 80° 12' 40" V. Lgd.

**733. Lys- og Flaletønde forandret. Trinity Shoal. Louisiana.** Omrent den 21de April 1912 forandres Trinity Shoal Lys- og Flaletønde Nr. 2 til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,1 Sek. 29° 07' 30" N. Br. 92° 15' 00" V. Lgd.

**734. Grund rapporteret. Tampico N. Gulf of Mexico. Mexico.** Damperen »Politian« har rørt ved en 5½ m Grund paa e. 22° 55' N. Br. 97° 48' V. Lgd.

et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 8 Sm. 38° 56' N. Br. 121° 39' 34' Ø. Lgd.

**747. Grunde rapporteret. Dau Chen N. Taidong Kang. Korea (Chosen) V.-Kyst.** 1) Damperen "Kosai Maru" har tørt paa en Grund med 2,7 à 3,7 m Vand, der ligger 10 1/2 Kbl N. 58° Ø. fra Sister Island Fyr.

Grunden, som ligger c. 1 Sm N. fra Dau Chen er sandsynligvis tiltaget 2 Kbl V. i og S. i.

2) Et Skær med 3,6 m Vand i 7,5 m Dybde ligger 13 1/2 Kbl N. 62° V. fra Sister Island Fyr, der ligger paa 38° 41' N. Br. 124° 59' Ø. Lgd.

**748. Fyr tændt. Kottoi Ura. Honshu NV.-Kyst. Japan.** Ved Kottoi Ura er tændt et hvidt og rødt, fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 35 1/2° V. til N. 85 1/2° V. over Nezuimi Jima, Kabe Iwa og Grundene ved Indløbet til Kottoi Ura, hvidt Lys derfra til N. 76° V., rødt Lys derfra til 97 1/2° V. over Futago Jima og Grundene ved Indløbet til Kottoi Ura. Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 13 Sm for hvidt og 9 Sm for rødt Lys. 34° 19' 14" N. Br. 130° 53' 18" Ø. Lgd.

**749. Vrag. Motoyama Zaki. Inland Sea.** Vraget af et Sejlskib med en Mast 9 m over Vandet ligger 4, Sm N. 84 1/2° V. fra Motoyama Lystone, der ligger paa 33° 52' N. Br. 131° 14' 3" Ø. Lgd.

**750. Fyr forandret. Hoko Ko. Taiwan (Formosa) V.-Kyst.** Det røde, faste Fyr paa Fuon Banke paa Ø.-Siden af Indløbet til Hoko Ko Havn er forandret til at vise Et-Blink hver 2 Sek., det lyser fra S. 53° Ø., gennem S., V. og N. til N. 31° Ø. I øvrigt ulorandret. 23° 32' N. Br. 119° 31' Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

**751. Karantænestemmelser.** Sverig. — Hongkong er erklæret pestsmittet. Konstantinopel, Saloniki og Samsun er erklæret kolerafri.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: revideret, ny Udgave; † annulleret; T: Tilleg.

N	England, Februar 1912.	R	Frankrig.
N	Scotland, Hebrides. — Loch Boisdale.	R	Port de Vinh-Long (Basse Cochinchine).
†	Scotland, Hebrides. — Loch Boisdale (ældre Kort).	R	De la Rochelle à Rochefort. Decbr. 1911.
R	England, South-Coast. — Weymouth and Portland.	†	Port de Vinh-Long (Basse Cochinchine).
R	England, South-Coast. — Portland harbour.	N	Phares, Série C. — Manche. — Océan Atlantique Est (de la pointe de Penmarc'h au cap Trafalgar. Pris 2 frcs.
R	Spain, North-West Coast. — Cape Peñas to Pontevedra bay.	N	Phares, Série D. — Mer Méditerranée (Bassin occidental). Pris 3 frcs.
R	Canada, Nova Scotia. — Gulliver hole to St. Croix bay.	R	Holland, 1912.
R	Scotland, East Coast. — Banff to Dunbeath harbour.	R	Vaarwaters en ankerplaatzen nabij de West- en Noordkust van Java met plans: 1. Westkust Java. Reede Merak. 1:10,000; 2. Westkust Java. Straat Merak. 1:25,000; 3. Noordkust Java. Bani van Bantam. 1:50,000. Pris 1,10 f.
R	Ireland, East Coast. — Belfast lough.	T	Verbeterblad. Haringsvliet, Krammer, Volkerak, en Hollandsch Diep. 1:30,000. Gratis. Tyskland, 1912:
R	Spain, North-West Coast. — San Ciprian bay to Cape Finisterre.	N	Ostküste von Nordamerika: Nantucket Island bis zur Delaware Bay. 1:500,000. Pris 3,70 M.
R	Mediterranean. — Port of Alexandria.		
R	Mediterranean. — Susa to Malocchia.		
N	Baltic Pilot, Part I, fifth edition. Januar 1912.		
R	Forenede Stater i Nord-Amerika, Februar 1912.		
R	West Indies. — South Coast of Cuba: Cape Cruz to Manzanillo.		

**Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Marts 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	114 — 1/2	114 1/4	112 1/2
Danmark	106 — 1/4	106 1/4	106 1/2
Norden	106 — 1/4	106 1/4	106 1/2
København			
Carl	105 1/2	105 1/4	105 1/2
Dannebrog	105 1/2	106 1/2	105 1/4
Skjold	86 1/4	86 1/2	86 3/4
Urania		25	27
Union			
Dampsk. af 1896	104 — 1/4 — 1/2	104 1/2	104 3/4
Højmdal	107 1/2	107 3/4	108
Østasiatiske	136 — 135 3/4	135 1/2	135 3/4
Østersøen			
Nordsøen	13 — 1/2	13	14
Gorm	107 — 106 3/4	106 3/4	107
Torm	106 — 1/2	105 1/2	106 1/2
Inga			
Cimbria	108	108	109
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		17	20
Forenede Bugser-Selskab		35	49
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	62 1/4	62 1/2	62 3/4
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		91 1/4	91 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		85 1/4	85 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditk.		90	92
4% — — — 2. Serie.		91 3/4	96 3/4
4% — — — 1.		96	98
3 1/2% Østift. Kreditf.		89 1/2	91 1/4
4% — — — 7.		81 1/2	83 1/2
3 1/2% Landkreditk.		88 1/2	90 1/2
4% Østift. Kreditf.		94 1/4	94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151	150 3/4	152
Privatbank	108 3/4	109	109 1/4
Landmandsbank	148 1/4	147 3/4	148
Handelsbank	139 3/4	139 1/2	139 3/4
Grundejerbank	16 — 1/4 — 1/2	16 1/4	16 1/2
Burm. & Wain	112 — 111 1/2	112 1/4	112 1/2
Helsingers Jærnk.	98 — 97 1/2	97 1/2	97 3/4
Sukkerfabr.	297 — 297 1/4	297 3/4	298
Bryggeri Aktier	189 — 189 1/4	189	189 1/4

**Vekselkurser d. 27. Marts 1912**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.16	88.95
London	18.22	18.18
Paris	72.20	
Amsterdam	150.85	
Wien	75.65	

**Notering paa Berlins Børs d. 27. Marts 1912.**

Russiske Noter	215.60
4% Russiske Consols.	90.60
3 1/2% — Boden Kredit	98.00
5% Mexikanske 1899	99.10
5% Rumænske Stats	100.90
4% — — 1890	95.10

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

„Forenede Dampsk.“ 350,000, „Danmark“ 42,000, „Norden“ 42,000, „Carl“ 108,000, „Dannebrog“ 292,000, „Skjold“ 78,000, „Urania“ 58,000, „Dampskib. af 1896“ 96,000, „Heimdal“ 40,000, „Gorm“ 82,000, „Neptun“ 118,000, „Dansk-russisk“ 124,000, „Østasiatisk“ 102,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 18. Ved Stranden.

N	442	Ostküste von Nordamerika: Halifax bis Virgiansche Inseln. N- und S- Blatt.
R	56	1:2,500,000. Pris N.-Bl. 2.70. S.-Bl. 2.20 M.
R	56	Nordsee, deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil.
R	56 a	1:30,000. Pris 3.80 M.
R	369	Nordsee, deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser, Südlicher Teil.
R	19	1:30,000. Pris 3.70 M.
R	70	England, Westküste, Bristol-Kanal: King Road. 1:15,000. Pris 2.10 M.
		Ostsee, deutsche Küste: Swine und Kaiserfahrt. 1:25,000. Pris 3.00 M.
		Nordsee, deutsche Küste: Westküste von Schleswig-Holstein, Nördlicher Teil.
		1:100,000. Pris 3.70 M.

Sommands Enker. Efter at 2. Prioritet i Bygningen i Wildersgade var udkøbt af Foreningen og 1. Prioritet nedbragt med Kr. 30,000, deraf Kr. 15,000 ved Hjælp af Direktor Will og Hustrus Legat, blev Bygningen indrettet til det nævnte Hjem, der indviedes den 31. August ved en lille Højtidelighed. Allerede i 1910 bortgaves 10 Friboliger, i 1911 andre 10 og fra 1. Januar 1912 er der 30 Friboliger. Bestyrelsen haaber fremdeles hvert Aar at kunne bortgive 10 Friboliger til gifte Somænd eller Sommands Enker. Foreningen er betænkt paa, naar der bliver Midler dertil, ogsaa at give gamle ugifte Somænd Friboliger.

Paa Forespørgsel af et tilstedeværende Medlem udtalte Formanden, at Bestyrelsen var betænkt paa, naar Midlerne tillader det, at sætte en Mindesten paa Matros Peter Funcks Grav. Peter Funck stiftede Somandsforeningen i 1856. Han døde for godt en halv Snes Aar siden; et stort Portræt af ham er ophængt i Foreningens Kontor. Formanden lovede ogsaa, naar han en Gang faldt for Aldersgrænsen, at udarbejde en kortfattet Fremstilling af Somandsforeningens Historie.

#### Bestyrelsesvalg.

De efter Tur fratredende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes; ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Formanden meddelte, at fhv. Retsformand Madvig ikke oftere vil lede Foreningens Generalforsamlinger, som han nu har gjort i de sidste 17 Aar. Han fylder nu snart 80 Aar og har da ment at have Lov til at trække sig tilbage. Formanden udtalte paa Foreningens Vegne en Tak til ham for den store Interesse, han altid havde været for Foreningens Fremgang gennem de mange Aar.

Forsamlingen sluttede sig til Formandens Udtalelser ved et med Hurrarøab besvaret Leve for den gamle Retsformand.

Fhv. Retsformand Madvig takkede og udtalte, at det altid havde været ham en Glæde at se Foreningen gaa frem og udvide sin volgørende Virksomhed; og særlig glædede han sig over, at Foreningen havde naaet det Maal at faa Hjemmet for gamle Somænd og Sommands Enker oprettet og fort ud i Livet paa en over Forventning smuk og rig Maade.

Hermed sluttede Generalforsamlingen.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

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

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 24./3. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 17./3. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 24./3. hertil. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Havre 27./3. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. Stettin 24./3. — Antwerpen, Madsen, ank. Riga 23./3. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 26./3. — Arno, Fischer, ank. Marseille 26./3. — Aurora, Gommesen, ank. Windan 18./3. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. herfra 25./3. — Beira, Lunge, afg. Brügge 22./3. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 26./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 16./3. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Pillau 25./3. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 16./3. — Douro, Sørensen, ank. Calais 26./3. — Esbjerg, Struве, afg. herfra 26./3. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 31./12. — Garonne, Kromann, ank.

Liban 20./3. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 27./3. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 27./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Genua 26./3. — Jolantha, Rasmussen, afg. Dunkerque 26./3. hertil. — Kasan, Mikkelsen, ank. hertil 27./3. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 23./3. — Kiow, Jørgensen, ank. hertil 22./3. — Kursk, Wiencke, ank. hertil 16./3. — Louise, Larsen, ank. London 25./3. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 27./3. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Limui 27./3. — Minsk, Harder, ank. Riga 20./3. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen, 12./3. — Nordjylland, Søberg, ank. Riga 23./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 22./3. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 25./3. — Oscar II, Hempel, ank. New York 20./3. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 21./3. — Perm, Gotthardt, ank. Liban 21./3. — Pregel, Iversen, afg. Rochelle 25./3. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 22./3. — Saratov ank. Liban 22./3. — Saxo, Müller, ank. Riga 20./3. — Seïue, Damp, ank. Windau 25./3. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 21./2. — Thyra, Dam, afg. Bergen 27./3. Syd paa. — Tiber, Petersen, pass. Oussaut 27./3. — Tomsk, Wiberg, pass. Gibraltar 27./3. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 27./3. — United States, Gøtsche, afg. Kristiansand 23./3. — Viking, Meyor, auk. Arendal 25./3.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirckaldy 4./3. — Martha, Christensen, afg. Oran 19./3. — Elna, Rathje, afg. Boncou 26./3. — Therese, Pedersen, afg. Oran 21./3. — Harriet, Larsen, afg. Tnnis 25./3. — Dagny, Therkildsen, ank. Susse 26./3. — Simone, Møller, ank. Tynen 23./3. — Jeanne, Olsen, ank. Møthil 28./2. — Vera, Larsen, ank. Granton 13./3. — Daisy, Lagesen, auk. Swansea 16./3. — Annine, Leth, ank. Bordeaux 25./3. — Kamma, Löffler, ank. Susse 27./3.

**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, auk. Stettin 24./3.

**Æra.** Emanuel, Svane, ank. Tyno Dock 25./3.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Porto Vecchio 27./3. — Helene, Sørensen, ank. Licata 27./3. — Sjølland, Svarrer, afg. London 26./3. — Alice, Jørgenson, ank. Hull 15./3.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Bona 26./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Garrucha 26./3. — Valborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 25./3. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Gunhild, Hansen, ank. Calais 20./3.

**Urania.** Ekliptika, Hemmingsen, afg. Norfolk 26./3. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Rufisque 19./3. — Urania, Clausen, afg. Tnnis 24./3.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, afg. Kirkenes 25./3. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Liverpool 23./3. — England, Andersen, ank. Stettin 27./3.

**Frø.** Austa, Bagger, ank. Rotterdam 22./3. — Frøja, Nielsen, ank. Lübeck 24./3. — Vora, Thiug, ank. Burntisland 26./3.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Pillan 24./3. — Amalienborg afg. Villareal 21./3. — Anna Mærsk pass. Hook of Holland 22./3. — Brattingsborg pass. Lizard 11./3. — Børglum afg. Norfolk 19./3. — Chassie Mærsk ank. Livorno 21./3. — Dansborg afg. Newport News 23./3. — Elsborg ank. Libau 23./3. — Esrom pass. Colombo 23./3. — Flynderborg ank. Torre 20./3. — Fredensborg ank. Rotterdam 18./3. — Frederiksborg afg. Ghent 24./3. — Guldborg ank. Dunkerque 24./3. — Gunre ank. Helsingør 12./3. — Hammerhus pass. Norfolk 15./3. — Harrildsborg pass. Sagres 22./3. — Hundborg ank. Ghent 21./3. — Høneborg afg. Ghent 23./3. — Jølling pass. Bermudas 21./3. — Jømsborg ank. Hnelva 21./3. — Jøngshoved afg. Baltimore 29./2. — Jægersborg ank. Trapani 19./2. — Kallnødborg afg. Hnelva 18./3. — Kalo pass. Algier 19./3. — Klampenborg ank. Ghent 18./3. — Kronborg pass. Beachy Head 12./3. — Lejre afg. Rio 16./3. — Lilleborg ank. Dunkerque 23./3. — Marselisborg ank. Rotterdam 22./3. — Næsberg ank. Alicante 23./3. — Peter Mærsk pass. Holtenua 24./3. — Raudelsborg ank. Ghent 11./3. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg pass. Brunshüttel 25./3. — Skauderborg pass. Konstantinopel 24./3. — Skjoldborg ank. Bona 17./3. — Skodsborg ank. Libau 23./3. — Spigerborg afg. Windau 20./3. — Stogelborg pass. Gibraltar 23./3. — Stjerneborg ank. Windau 15./3. — Søborg ank. Helsingør 7./3. — Taarnborg ank. Rotterdam 21./3. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 25./3. — Ulfborg ank. Rotterdam 14./3. — Uranienborg afg. Savona 23./3. — Visborg ank. Windau 23./3. — Vordingborg ank. Rotterdam 15./3. — Ørkild pass. Norfolk 20./3.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Marseille 27./3. — Nelly, Clausen, ank. Oxelösund 25./3. — Fanny, Eriksen, ank. Norrköping 25./3. — Lilly, Duhn, ank. Las Palmas 24./3. — Alexy, Sørensen, afg. Hamburg 27./3. til Birkenhead. — Dagny, Bang, pass. Lissabon 18./3. for Reykjavik. — Mary, Clausen, ank. Fowey 21./3.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Brntisland 5./3. — Johan Siem, Nielson, ank. Wilholmshafen 23./3. — Harald Klitgaard, Raamnsen, ank. Kjøbenhavn 22./3. — Russ, Peterson, ank. Buenos Aires 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 15./3. til Sa-

vanuah. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Novorossisk 1./3. til Nyborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Thomas 21./3. til La Plata. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Antwerpen 15./3. til New York. — Helmer March, Thorsøe, afg. Rosario 9./3. til Kristiania. — Newa, Dahl, afg. St. Thomas 2./3. til Buenos Aires.

**Det østasiatiske Kompagni.** Samui afg. London 27./3. for hjemg. — Bintang ank. Cuxhaven 23./3. for hjemg. — Bandon pass. Peniche 23./3. for udg. — Arabien afg. Hongkong 24./3. for udg. — Kina afg. Shanghai 16./3. for hjemg. — Esrom afg. Galle 24./3. for udg. — Chumpon ank. Bangkok 21./3. for udg. — Pangan pass. Port Said 25./3. for hjemg. — Siam pass. Gibraltar 26./3. for hjemg. — Tranquebar ank. Vladivostok 20./3. for hjemg. — Cathay ank. Kjøbenhavn 24./3. — Indien ank. San Francisco 23./3. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 23./3. for udg. — St. Croix ank. Nørresundby 26./3. for udg. — St. Jan afg. St. Thomas 25./3. for hjemg.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, auk. Antwerpen 10./3. — London, Bom, afg. Stockholm 26./3. til Kratzwieck. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, ank. Rotterdam 27./3.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Marseille 24./3. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Las Palmas 26./3. til Marseille. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 15./3.

**Rossia.** Generalkonsul Elisojeff afg. Carloforte 24./3.

**Vesterhavet.** Nora, Lauritsen, pass. Holteuan 26./3. for Rotterdam. — Nancy, Th. Nielsen, auk. Antwerpen 26./3. — Rigmor, Uldall, afg. Port Empedoch 25./3. til Cetta. — Ellen, Hansen, auk. Ystad 24./3. — Nexos, Basse, ank. South Shields 24./3. — Ulla, Hansen, afg. Windan 23./3. til Falmouth.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Kastor, Møller, ank. Swinemünde 19./3. — Argus, Holm, ank. Ronneby 21./3. — Hans Peter, Holm, ank. Limhamn 22./3.

**Svendsborg.** Neptun, Nielsen, ank. Rønne 21./3. — Minerva, Fuglsang, ank. Drøbak 22./3. — Jens, Jørgensen, ank. Helsingør 22./3. — Brita, Jensen, ank. Karlshamn 22./3. — Lindhardt, Madsen, ank. Drøbak 23./3. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Kristiania 22./3. — Ignatz Brenm, Lund, ank. Langsund 22./3. — Niels Juel, Olsen, ank. Ystad 22./3. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Drøbak 22./3. — Emanuel, Jensen, ank. Karlshamn 22./3. — Otto, Klug, ank. Lauds krona 23./3. — Britannia, Rasmussen, ank. Aalborg 25./3. — Noah, Jørgensen, ank. Skion 23./3. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Frederiksstad 25./3. — Doris, Køhke, ank. Rønne 23./3. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Stolpmünde 24./3. — Union, Olsen, ank. Mandal 25./3. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Montrose 25./3. — Fortuna, Jørgensen, ank. Kerteminde 25./3. — Dagny, Rasmussen, ank. Kings Lynn 26./3. — Pampa, Jensen, ank. Rønne 26./3. — Urda, Skov, ank. Åhus 26./3. — Elise, Andreaesen, ank. Grangemonth 24./3. — Primula, Skov, ank. Aberdeen 26./3. — Severine, Hansen, ank. Swinemünde 26./3. — Maagen, Jensen, ank. Risor 27./3. — Lyo, Jensen, ank. Antwerpen 26./3. — Emilie, Rasmussen, ank. Karrebæksminde 27./3.

**Æra.** Caroline, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 23./3. — Svalen, Rosenbeck, ank. Halmstad 24./3. — Emilie, Hansen, ank. Rønne 23./3. — Bien, Petersen, ank. Stolpmünde 23./3. — Horkules, Bager, ank. Stolpmünde 23./3. — N. P. Nielsen, Petersen, ank. Stolpmünde 23./3. — Ami, Christensen, ank. Stolpmünde 23./3. — Johanne, Stegmann, ank. Rügenwalde 23./3. — Neptun, Skals, ank. Helsingør 23./3. — Kirstine, Rasmussen, ank. Larvik 23./3. — Rotu, Olsen, ank. Swinemünde 24./3. — Skirner, Rasmussen, ank. Oscarshamn 24./3. — Nathalia, Eriksen, ank. Aarhus 24./3. — Dannesbrog pass. Dover 23./3. for vestg. — Frøden pass. St. Catherines Point 21./3. for østg. — Mario, Petersen, ank. Åhus 23./3. — Activ, Schmidt, ank. Mandal 23./3. — Thor, Petersen, pass. Barren ved St. Carlos 27./3. for Hamburg. — Hermod, Dreimann, er afg. Fowey til Oscarshamn. — Hekla, Hermansen, afg. Kirckaldy 26./3. — Forældres Minde, Christensen, ank. South Alloo 26./3. — I. A. Kromanu, Christensen, ank. Ryde Red 25./3. p. R. t. Fareham. — Marstal, Hansen, ank. Stolpmünde 26./3. — Kareu, Albertsen, ank. Stolpmünde 27./3. — Alf, Hansen, ank. Stolpmünde 27./3. — Lauritz, Folmor, ank. Larvik 26./3. — Mathilde, Hansen, ank. Libau 26./3. — Emilie, Friis, ank. Libau 26./3. — Mars, Stegmann, ank. Trawemünde 26./3. — Hydra, Christensen, ank. Gotoborg 27./3. — Astræa, Svane, ank. Buenos Aires 27./3. — Acacia, Jensen, ank. Cimbrishamn 27./3. — Argus, Jensen, afg. Frederiksstad 24./3. til Aberyswith.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. Marts 1912. — Tysk Søretsdom. — Det forenede Dampskibsselskab. — Af The Baltic and White Sea Conference's Cirklære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskrns.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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

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

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

# THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

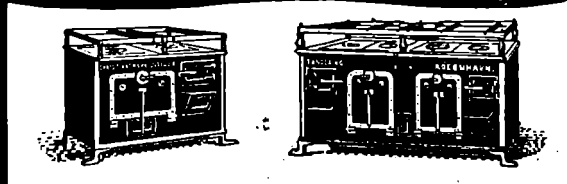
## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken,  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

## Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Onsdag den 3. April 1912.

19. Aarg.

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



**Tekn. Maskinhandel.**

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



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

**Uhre** Køb vort anerkendte Sølv Herre-  
uhr, mrk.: »Palle«  
40 Kr.  
meget fint regulerende.  
Stort Lager af  
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensen Efff.**  
Salvorvet 4. Telf. Bbro 1616 y.

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

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



**Rustbeskyttende Farve**    Telefon 5601  
til  
Bunkere og Lastrum  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

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

Etabl. 1867.    **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**    Etabl. 1867.  
**Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibserederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“.    (H. O. 210)

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

**20,000 kg**  
tjæret Tovværk, gangbare Dimensioner, skal sælges  
straks. Forespørgsler desangaaende bedes tilsendt  
Bladets Kontor. Billet, mrk.: »Tjæret Tovværk«.

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

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

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

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

**Remington,**  
eneste Skrivenaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
anbefaler sig med alt til Foget behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

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

## Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Keddens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

## Marstal

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Trædes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

Telegram-Adresse

„Justice, Cardiff“

Code: ABC 5th. Ed.

Skriv efter illustre-

rede Prisopgaver.

**LOVERIDGE, LTD.**

DOCKS, CARDIFF.

Fabrikanter af:

Træ- og Jernblokke, Borlednings Spring-Buffers, Couves' automatiske Dølgelæmpere, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel &amp; Export

**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Eneagentur i Kjøbenhavn:

**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**

24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl &amp; Co. A/S

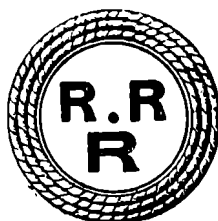
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0 16'-0 Dybde over Blokkene**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

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



## A/s Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

**Jærn- og Staaloug**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde Lørdagen den 30. Marts d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Det reviderede Regnskab for 1911, for hvilket gaves Decharge.

2. Aarsberetningen for 1911.

3. Til Repræsentationens Næstformand for de kommende to Aar genvalgte Skibsreder A. O. Andersen, til Medlemmer af Forretningsudvalget Direktør N. Høst og Maskinmester Oscar Mortensen, til Revisorer Kasserer Alf. Andersen og Grosserer Schouboe.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med et af Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg udarbejdet Forslag til ny Mæglerartikler gældende udenfor Kjøbenhavn. — Sagen udsattes til ny Behandling.

5. Skrivelse fra Samme med Udkast til det i Lov af 13. Maj 1911 § 4 ommeldte Regulativ, vedrørende bl. a. Transport af Kød og Kødvarer, med Betænkning fra et i den Anledning nedsat Udvalg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Desinfektion i Sygdomstilfælde af Mandskabets Opholdsrum i Skibe. — Det besluttedes at anmode de to Rederiforeninger om at gøre deres Medlemmer opmærksom paa Nødvendigheden af saadan Desinfektion.

7. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Mærkning i Henhold til § 9 i Lov om Kystfredning af 18. Maj 1906 af Pramme, Baade og Flaader, der henhører til og benyttes af Stenfiskerfartøjer. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om en eventuel Flytning af Fyrskibet »Graadyb«. — Henvises til Forretningsudvalget.

9. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Messina. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

10. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Frederiksstad. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

11. Skrivelse fra Samme med en af en norsk Komité afgiven Betænkning angaaende Norges Diplomati og Konsulatvæsen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

12. Skrivelse fra Samme om at det, med særligt Henblik paa Passagerskibe, har truffet Foranstaltning til, at der vil blive fremstillet emaillerede Metallavler med paabrændt Skrift med Anvisning til Skibbrudnes Redning. Tavlerne forhandles gennem Bogladerne til en Pris af Kr. 3.50 pr. Eksemplar.

Kjøbenhavn, den 3. April 1912.

Kularbejderstrejken i England. Generalkonsul Faber i London har den 27. f. M. sendt Udenrigsministeriet følgende Telegram:

Minearbejdernes Delegerede har i Dag vedtaget, at lade afstemme blandt Mændene, om Strejken skal fortsættes eller ophøre. Hermed maa Udsigten til Strejkens Udvidelse til andre Brancher anses for ikke at foreligge i Øjeblikket.

London, 28. Marts. Overhuset har ved 3. Behandling vedtaget Lovforslaget om Minimalløn i uforandret Skikkelse. Loven vil straks blive stadfæstet af Kongen.

1.500—2.000 Grubearbejdere har samme Dag genoptaget Arbejdet i Warwickshire. Ogsaa i Lamarkshire er mange Grubearbejdere gaaet ned i Gruberne; de har be-

linget sig, at de faar Lonning næste Dags Aften, da de er nær ved at sulte ihjel.

Situationen er dog blevet yderligere kompliceret derved, at Arbejderne over Jorden har besluttet ikke at genoptage Arbejdet, før deres Krav er blevet opfyldt. Arbejderforeneren Stephen Walsh, der vakte en Del Opsigt, da han i en Tale i Underhuset den 27. f. M. erklærede, at Borgerpligt gik forud for Fagforeningspligt, talte den 29. Marts ved et Grubearbejdermøde i Nærheden af Wigan. Han udtalte bl. a., at han erklærede dem for Løgnere, der anklagede ham for Forræderi imod hans Kammerater. Naar Principet om Minimumsløn var blevet godkendt efter en Kamp, der havde varet 50 Aar, var det Arbejdernes Pligt at akceptere Loven herom. Han vilde aldrig gaa med til Syndikalisternes Lære, der ønskede at bryde Lovene og hidføre hele Samfundets Ruin. Nu at udæske Regeringen vilde være at fremkalde fuldstændigt Anarki. Grubearbejderne kunde dømme ham, som de vilde; han vilde under alle Omstændigheder staa fast ved sine Ord i Underhuset. Med overvældende Majoritet vedtog Grubearbejderne derpaa et Tillidsvotum til Walsh.

Uagtet Minearbejderne i Lancashire ikke synes stemt for at genoptage Arbejdet og skønt nogle andre Kuldistrikters Stilling er tvivlsom, vedbliver Afstemningen gennemgaaende at gaa i Retning af Genoptagelsen. Der er vedvarende en stor Hærskare af Arbejdslose, og den vokser daglig med Tusinder.

I Følge Telegrammer fra Grubedistrikterne, er Arbejdet den 1. ds. blevet genoptaget i flere Kulgruber.

Man anslaaer Antallet af Arbejdere, der har genoptaget Arbejdet i Kulgruberne, til c. 30,000. Afstemningen blandt Grubearbejderne har dog ikke hidtil givet saa tilfredsstillende Resultater, som man havde ventet, og har omstyrtet alle forudfattede Meninger. Sydwaales, der hidtil var betragtet som et Stormcentrum, viser det største Flertal for Arbejdes Genoptagelse, medens Nordengland, særlig Lancashire og Yorkshire, viser et Flertal af 4 mod 1 imod Strejkens Afslutning. Mange af Arbejderne undlader dog helt at stemme.

Dødsfald. Den 27. f. M. er flv. Bureauchef, Konferensraad A. W. Schneider, afgaaet ved Døden i en Alder af næsten 81 Aar. Bureauchef Schneider, der stammer fra en Søofficersfamilie, blev Kadet i 1845 og deltog som saadan i den første slesvigske Krig, hvor han bl. a. under den ulykkelige Eckernfordeaffære kæmpede om Bord i Fregatten »Gefion«. I 1852 blev S. Officer og gjorde som saadan Tjeneste til 1858, da han modtog Udnævnelse som »kgl. Skibsmaaler« i Kjøbenhavn. Ni Aar senere blev S. Chef for det nyoprettede »Hovedkontor for Skibes Maaling og Registrering«, og endelig i 1894 Chef for »Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet«, der oprettedes i Følge Lov af 1. April 1892; en Stilling som S. beklædte med stor Dglighed og utrættelig Energi til Udgangen af Aaret 1904. Foruden sin sædvanlige Ger- ning udfoldede Bureauchef Schneider tillige en ikke ringe Forfattervirksomhed; fra hans Haand fremkom saaledes bl. a. i 1865 et Udkast til Lov om Skibes Maaling og Registrering, i 1881 den danske Udgave af den internationale Signalbog, hvilket sidste Arbejde blev udført i Forening med Kommandør Middelboe og Kaptajn Hohlenberg. I 1887 udgav S. et Memorandum om internationale Søfartsforhold og under hans Ledelse udarbejdedes den officielle Skibsliste og Søulykke-Statistiken. Endelig har S. været Medlem af en Kommission til Udarbejdelse af et nyt Udkast til internationale Søvejsregler, og har foruden andre ærefulde Hverv repræsenteret Danmark ved en international maritim Konference i Washington i 1889. Et virksomt og for Søfarten betydningsfuldt Liv er saaledes afsluttet ved den gamle Konferensraads Bortgang.

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fra Direktøren for Søkortarkivet har vi modtaget to Søkort, nemlig: Kjøbenhavn med Løbene dertil og Skagestrands-Bugt, Islands N.-Kyst, begge med Dybder i Meter.

Kortene er ledsaget af følgende Meddelelse:

»Med det islandske Kort er Rækken af Kort med Dybder i Meter, efter de nyeste danske Opmaalinger foretaget fra 1898 til 1908, rundt Islands Kyster afsluttet. Kortene bestaar af:

Islands Vestkyst i to Blade, Skagestrand-Bugt, Islands Nordkyst, Islands Østkyst samt Sydkyst i to Blade. Af disse Kort er dog kun de to sidste baseret paa Generalstabens Triangulation, saa det vil blive nødvendigt senere at omarbejde de øvrige Kort, ligesom ny Udgaver af Specialkort over Havne og Fjorde maa vente til Generalstabens Detailmaalinger er tilendebragt.

Det vilde selvfølgelig have været mere rationelt og mindre bekosteligt at vente med Udgivelsen af de ny Kort, til Generalstabens Opmaaling af Landet var færdig; men da Søopmaalingen i Havnene om Island var tilendebragt 1908, mente man det ikke forsvarligt at vente med dens Offentliggørelse, til Generalstaben var færdig med Landopmaalingen, der mindst vil tage 10 Aar endnu, tilmed da det paa Grund af Overgangen til Metersystemet var heldigst snarest at faa ny Udgaver.«

C. Bloch.

**Dieselmotorerne.** Direktør Dessau ved Burmeister & Wain har til »Polit.« udtalt, at der i England er dannet et Selskab, der skal bygge Motorer efter Burmeister & Wain's Patenter og sælge Rettighederne til at bygge dem. Det danske Firma skyder ikke Penge ind i det engelske Selskab, men faar Aklær i Selskabet og har faaet garanteret en betydelig Del af Fortjenesten. Firmaet ligger i Øjeblikket med 100 Anmodninger fra alle Egne af Verden om at give Tilbud paa Bygning af Motor-skibe. Den første engelske Fabrik, der skal ligge ved Clyde paabegyndes straks og ventes at kunne begynde Driften om et Aar. Fabriken vil koste 4—5 Mill. Kr.

**Burmeister & Wain.** Ved et Møde den 30. f. M. paa Det østasiatiske Kompagnis Kontor i London dannedes et engelsk Selskab til Udnyttelsen af Burmeister & Wain's Erfaringer med Hensyn til Bygning af Dieselmotorer til Brug saavel i Skibe som paa Landjorden. Selskabets Navn er The Burmeister & Wain (Diesel-System) Oil Engine Company Limited, og Kapitalen er fastsat til £ 550,000, hvoraf £ 500,000 udbydes til offentlig Tegning som 6 pCts Præferenceaktier.

Bestyrelsen bestaar af Sir James Fortesque-Flannery, Medlem af Underhuset, Formand, Admiral Richelieu, Kjøbenhavn, Direktør Ivar Knudsen, Kjøbenhavn, W. Russell Fergusson, Glasgow, administrerende Direktør for Skibbygningsfirmaet Barclay Curle & Co., G. F. Tweedy, Newcastle on Tyne, Direktør for Skibbygningsfirmaet Swan Hunter and Wigham Richardson, H. I. Lane, London, og Charles Randolph Smith, Glasgow. Den sidstnævnte bliver administrerende Direktør for det ny Selskab.

**Paatænkt Skibsforbindelse med Floderne Ob og Jenisejs Munding.** Den svenske Generalkonsul i St. Petersborg meddeler, i Følge »Svensk Export«, at der har fundet Raadslagninger Sted i det russiske Handels- og Industridepartement, ved hvilke en af en engelsk Kaptajn Webster indsendt Ansøgning om Oprettelse af en regelmæssig Forbindelse fra evropæiske Havne gennem det Kariske Hav til Mundingen af Floderne Ob og Jenisej blev prøvet. Man kom ved den Lejlighed

til det Resultat, at Virkeliggørelsen af denne Plan maatte ønskes, for derved at muliggøre en Udførsel af det nordvestlige Sibiriens naturlige Rigdomme og en Indførsel af evropæiske, hovedsagelig russiske, Produkter til dette Omraade, og for tillige at højne disse Kyststrækningers økonomiske Liv. Man fandt derfor ingen Grund til at nægte den engelske Kaptajns Ansøgning. Det bestemtes tillige, at Tilladelsen for Kaptajn Webster til at drive Kysthandel og Handel paa Floderne kun gives under den Forudsætning, at hele Foretagendet organiseres under det russiske Flag. Toldtilsynet med importerede Varer kunde iværksættes ved, at der i den Tid af Aaret, hvor Besejlingen sker, bliver udsendt Toldbetjente til visse bestemte Punkter af dette Landomraade.

Firmaet Radau & Co. skriver til os den 29. f. M.:

Sejladsen paa Kronstadt. Som Følge af den sidste Maanedes gunstige Vejrforhold, kan man nu saa nogenlunde gaa ud fra, at Navigationsaaeningen paa Kronstadt og St. Petersborg i Aar ikke kommer til at indtræffe senere end i Slutningen af April (ny Stil).

Farvandet fra Hogland Vest over var allerede isfrit for en Uges Tid siden, og senere har Isen sat sig i Bevægelse ogsaa Øst for nævnte Ø. Isen i Finskebugten har i Aar en Gennemsnits-Tykkelse af c. 50 cm., men Regn og mildt Vejr maa have taget godt paa den i den sidste Tid.

Fra Schlüsselburg meldes, at Nevafloden allerede er brudt op i c. 12 Versts Længde fra sit Udløb.

Paasken i Rusland falder som bekendt samtidig med Udlandets i Aar, saa at denne Højtid vil være forbi ved Skibsfartens Begyndelse.

Vi har modtaget følgende:

**En Trykfejl i Afregningsbogen.** I Anledning af Hr. Styrmand Rasmussens Bemærkning i *Dansk Søfartstidende* for 19. Marts 1912 angaaende en Trykfejl i de paa Foranstaltning af Ministeriet for Handel og Søfart udgivne Afregningsbøger turde det være mig tilladt at oplyse, at selve Soloven, som bekendt, i sin § 228 har nævnt Trykfejl »bjergede« — i Stedet for bjergende — hvilken Fejl blev rettet ved Bekendtgørelse af 20. December 1892; det er saaledes ikke mærkeligt, at oftnævnte Trykfejl er blevet gentaget ved, at Solovens Tekst ordret er bleven aftrykt.

One Cylinder,  
cand. juris.

Dansk Konsulat, Havre, den 25. Marts 1912.

**Hamburgs Havn.** Hamburg, den 27. Marts. Borgerskabet har vedtaget 5 Mill. Mark til Havneanlæg i den indre Havn for at skaffe yderligere Anlægsplads for Skibe, indtil de ny store Havneanlæg ved Waltersdorf er fuldendt, hvad der vil ske om fem Aar.

(»Ritz. Bur.«)

Handelsministeriet har i Følge »Polit.« lejet Lokaler i Forsikrings-selskabet »Hafnia's« ny Ejendom paa Hjørnet af Holmens Kanal og Holbergsgade.

Dampskibsselskabet Dania har udsendt sit Regnskab for Aaret 1911. Det fremgaar heraf, at Selskabets 7 Baade tilsammen har indsejlet Kr. 297.474.47, de samlede Udgifter andrager Kr. 1.053.987.27 og Overskudet beløber sig saaledes til Kr. 243.487.20. Til Survey og

Reparationer anvendes Kr. 34,285.04. Nettooverskudet beløber sig til Kr. 164,817.54, af hvilke Forretningsfø-  
ren faar 5 pCt. i Tantieme eller Kr. 7,966.49, Bestyreren  
faar 2 pCt. eller 3,186.59. Til Afskrivning paa Skibene  
anvendes Kr. 110,000, til Reservefonden henlægges Kr.  
10,000, Aktionærerne faar 7 pCt. eller Kr. 21,000, og til  
næste Aar overføres Kr. 2,664.46. Selskabets Akliekapital  
andrager Kr. 300,000 og Reservefonden udgør Kr. 30,000.

Traadløs Telegrafstation blæst om.  
Nauen, 30. Marts. Under en heftig Storm, der har raset  
her siden i Gaar, er det store Jerntaarn paa den traad-  
løse Telegrafstation i Nauen blæst om. Der kom ingen  
Mennesker til Skade. (Ritz. Bur.)

En Gesandtskabspost i Østasien. I  
Landstingets Møde den 30. f. M. vedtoges Lovforslaget  
om Oprettelse af en Gesandtskabspost i Østasien ved 3.  
Behandling enstemmig og er færdigt fra Rigsdagen.

Passeret Vrag. Til Marineministeriet er der  
indløbet Meddelelse om, at Føreren af Motorskonnert  
»Sigrid« af Mariager har rapporteret, at han den 24. f. M.  
paa 55° 26' N. Br. og 12° 39' Ø. Lgd. i otte Favne Vand,  
har passeret en afbrækket Mastestump, som stod lige i  
Vandskorpen.

Udlagt Klokketønde. Klokketønden »Bøge-  
strøm« er atter udlagt paa Station og Vintersømærket ind-  
draget.

Selandia er den 29. f. M. passeret Perim. Alt vel.  
Motorerne har arbejdet fuldstændigt tilfredsstillende.

Uskadeliggjort Vrag. Den i Bøgestrømmen  
beliggende Rest af Vraget af den i sin Tid sunkne Jagt  
»Anna« er nu uskadeliggjort.

Afmærket Vrag. Det 10 Sømil retvisende S.  
67° V. fra Hanstholm Fyr sunkne Dampskib er nu af-  
mærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn  
hver 3 Sek. (Lyn c. 1/2 Sek., Mørke c. 2 1/2 Sek.) og som  
ligger 250 Meter ØNØ. for Vraget.

## Højesteretsdom.

Ved en i Marts Maaaned 1909 afsluttet Kontrakt solgte  
Firmaet Gustav Hägg & Co. af Uleåborg i Finland til  
Firmaet Ladoga Ltd. i London hele deres Produktion  
af Aargangen 1909 af visse Trævarer, saaledes at Varerne  
skulde være fæddet i Løbet af Vinteren 1908—1909, og  
saaledes at Ladoga Selskabet skulde sende Skibe til at  
modtage Varerne i Uleåborg, hvor Hägg & Co. skulde  
levere Varerne frit langs Siden af Skibene.

Der opstod senere mellem Parterne en Tvist, som af  
disse henvistes til Afgørelse ved Voldgift. Voldgiftsdom-  
meren afsagde den 20. December 1909 en Kendelse, hvori  
han statuerede, at Ladoga Selskabet endnu skulde betale  
dels et Beløb af £ 1,468 mod Udlevering af 734 Kubikfavne  
»Pulpwood«, og dels £ 1,392.14.0 mod Udlevering af 733  
Kubikfavne »Pitpels«. Voldgiftsdommeren gik ud fra,  
at disse Partier laa paa Lager hos Sælgerne. Da Ladoga

Selskabet forment, at Hägg & Co. i Virkeligheden kun  
havde en Del af de omtalte Varer paa Lager, og at en  
Del af de Varer, de havde til Hensigt at levere, ikke op-  
fyldte Kontraktens Fordringer, afslog de at efterkomme  
Voldgiftskendelsen og Hägg & Co. anlagde i den Anled-  
ning Sag imod dem i London.

Den 27. Juli 1910 blev der ved den engelske Ret af-  
sagt en Dom, hvorefter Ladoga-Selskabet blev dømt til at  
betale det ved Voldgiftskendelsen fastsatte Beløb, dog  
saaledes at Dommens Opfyldelse blev stillet i Bero indtil  
det konstateredes, om Hägg & Co. havde det ved Vold-  
giftskendelsen omtalte Parti liggende til Købernes Dis-  
position. Efter at det var bekræftet, at et Parti som det  
omtalte af kontraktmæssig Beskaffenhed var rede til Le-  
vering, kom Sagen paany for Retten i London i September  
1910, hvor Ladoga Selskabet opnaaede en ny Kendelse,  
hvorefter det foreløbig kun skulde udbetale til Hägg & Co.  
et Beløb af £ 1,500 for den Del af Partiet, som efter  
Ladoga Selskabets Oplysninger var rede til Afskibning,  
medens Resten af Beløbet skulde deponeres, hvorhos  
Hägg & Co. skulde levere de Varer, som de havde erklæret  
sig i Stand til at levere, og til hvilke Ladoga Selskabet  
allerede havde befragtet to Skibe S/S. »Klampenborg« og  
S/S. »Capenor«. De £ 1,500 blev udbetalt til Hägg & Co.,  
og Resten deponeret i en Bank. S/S. »Klampenborg«,  
der af Ladoga Selskabet var befragtet til at føre Ladning-  
en fra Uleåborg til Mellos i Norge, (Ladoga Selskabet  
havde solgt Partiet til et Firma, der baade drev Forretning  
i Mellos i Norge og i Barrow i England), ankom til Lade-  
pladsen omkring den 21. September. Skønt Hägg & Co.  
erklærede, at de overhovedet ikke vilde udlevere nogen  
Del af Varerne, med mindre hele det dem ved Voldgifts-  
kendelsen tilkendte Beløb blev betalt kontant uden Hen-  
syn til den engelske Rets Kendelse, begyndte de dog den  
24. September at laste S/S. »Klampenborg« med »Pulp-  
wood«. Det af Skipperen udstedte og til Hägg & Co.  
overleverede Ordre-Konnossement, der lod paa, at Va-  
rerne (701 Kubikfavn Pulpwood) skulde afleveres i Mellos  
i Syduorge, blev vel af Hägg & Co. overleveret til Ladoga  
Selskabets Repræsentant i Uleåborg, men efter at Hägg  
& Co. havde fnaet den afsagte Voldgiftskendelse forsynet  
med Ekskutionsordre til Dækning af det Restbeløb, der  
var deponeret i London, lod de atter foretage Ekskution  
i Konnossementet.

Ladoga Selskabet havde imidlertid hos de engelske  
Retter faaet flere Kendelser, bl. a. gaaende ud paa, at  
hele »Klampenborg«s Ladning var Ladoga Selskabets  
Ejendom, samt at de var berettiget til øjeblikkelig Ud-  
levering af Varerne ved Skibets Ankomst til Mellos.  
Ladoga Selskabet var derhos kommen overens med deres  
Køber, om at Ladningen ikke skulde leveres i Mellos, men  
føres til Barrow, og de henvendte sig i den Anledning til  
Firmaet C. K. Hansen, der var Reder for »Klampenborg«,  
og som efter nogle Forhandlinger indgik paa at lade  
»Klampenborg« gaa til Barrow. I Barrow nægtede C.  
K. Hansen at udlevere Ladningen uden mod Konnosse-  
ment, og Ladningen blev derefter oplagt.

Den 26. Oktober 1910 afsagde den engelske Ret en  
Kendelse om, at det Beløb, der var deponeret i Banken,  
straks skulde betales tilbage til Ladoga Selskabet.

Hägg & Co. har senere erklæret sig villig til at forlige  
Sagen og hæve Beslaglæggelsen af Konnossementet, mod  
at Ladoga Selskabet betalte et Beløb af £ 550 til Dækning  
af de Omkostninger, Hägg & Co. havde haft ved Rets-  
sagerne i England, men dette Tilbud afslog Ladoga Sel-  
skabet at akceptere.

Den 16. Januar 1911 blev Konnossementet over  
»Klampenborg«s Last sat til Tvangsauktion. Forinden  
Auktionsens Afholdelse protesterede Ladoga Selskabets fin-  
ske Sagfører mod Auktionen og meddelte ved Auktions-  
forretningen, at Køberne af Konnossementet ikke vilde  
opnaa at komme i Besiddelse af Ladningen, da denne laa  
i England, og da de engelske Domstole havde tilkendt

Ladoga Selskabet den. Ved Auktionen blev Konnossementet tilstaaet Skibsmægler Herman Andersson af Uleåborg for en Købesum af kun 1,100 finske Mark. Han henvendte sig senere til Firmaet C. K. Hansen, hvem han tilbød at sælge Konnossementet. Dette afslog at købe det, men synes at have tilbudt ham at udlevere Varerne i Barrow, hvilket Tilbud han dog ikke vilde modtage.

Herman Andersson anlagde derefter Sag ved Sø- og Handelsretten, under hvilken han paastod C. K. Hansen dømt til at betale ham Værdien af »Klampenborg«s Ladning med 35,050 finske Mark foruden Renter og Sagens Omkostninger. Melleinværendet mellem Hägg & Co. og Ladoga Selskabet ansaa Herman Andersson for sig ganske uvedkommende. Han mente, at han som Konnossements-Indehaver havde Ret til kun at modtage Ladningen paa det i Konnossementet nævnte Sted Mellos i Norge, og at han, da C. K. Hansen ikke havde bragt Ladningen dertil, men forlangt, at den skulde modtages i England, maatte være berettiget til at forlange Ladningens Værdi betalt.

C. K. Hansen paastod sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. Firmaet gjorde gældende, at Hägg & Co. i Virkeligheden havde opnaaet Udlæget paa et ulovligt Grundlag, idet de hverken efter Voldgiftskendelsen eller efter den engelske Dom kunde modtage det dem tilkendte Beløb uden at udlevere Varerne, hvortil kom, at Ladoga Selskabet med de £ 1,500 havde betalt »Klampenborg«s Last mere end fuldt ud. Firmaet gjorde yderligere gældende at Herman Andersson, der købte Konnossementet for en meningsløs ringe Betaling, i Virkeligheden kun var en Straaemand for Hägg & Co., samt at han i hvert Tilfælde ikke var i god Tro, idet han paa det Tidspunkt, Tvangsauktionen fandt Sted, meget vel vidste, at »Klampenborg«s Ladning af rette Vedkommende var bleven omdestineret til Barrow, samt at han under alle Omstændigheder kun kunde have Krav paa at faa Erstatning for det Tab, han maatte lide ved at skulle modtage Ladningen i Barrow, hvor den var tilbudt ham, i Stedet for i Mellos.

Sø- og Handelsretten fandt, at man efter det foreliggende maatte antage, at C. K. Hansen paa det Tidspunkt, da Omdestinationen fandt Sted, har maattet gaa ud fra, at Ladoga Selskabet baade formelt og reelt sel var rette Ejer af Konnossementet, og at Selskabet derfor paa dette Tidspunkt var fuldt dispositionsberettiget over dette.

Da nu Reglen i Sølovens § 144, om at Konnossementet er Grundlaget for Retsforholdet mellem Skipperen og Ladningsmodtageren, saaledes at Aftaler, der ikke er optaget i Konnossementet, ikke kan gøres gældende mod den Sidstnævnte, maa have til Forudsætning, at Konnossements-Indehaveren ved Konnossementets Erhvervelse ikke har været vidende om, at der efter Konnossementets Udstedelse mellem Rederne og en tidligere Indehaver af Konnossementet er truffet Aftale om Forandringer i dette, har Herman Andersson ikke paa Konnossementets formelle Ordlyd kunnet støtte nogen Ret til at forlange Ladningen leveret i Mellos og nægte at modtage den i Barrow.

Som Følge af det anførte frifandtes C. K. Hansen ved Sø- og Handelsretten, og Herman Andersson maatte betale Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Den 26. f. M. stadfæstede Højesteret Sø- og Handelsrettens Dom. Processens Omkostninger for Højesteret skal Andersson betale C. K. Hansen med 600 Kr.

## Dampskibs-Navigatører.

Vi har modtaget følgende:

Det har været mig en stor Glæde at se Hr. Kaptajn J. Carl Albertsen gentage sin Mening<sup>1)</sup> om Dampskibs-Navigatører i *Dansk Søfartstidende* Nr. 9 for 2. Februar d. A. Da dette er en Sag af stor Betydning for vor

hjemlige Skibsfart kan jeg slutte mig til Kaptajnens Ønske om, at flere vil fremkomme med deres Mening derom.

Det kan muligvis glæde Kaptajn A., at jeg ogsaa har faaet min første Uddannelse i Sejlere, og bl. a. som Matros har gjort en Rejse med en Hamburger-Brig til La Plata Floden og en Rejse om Kap Horn med et amerikansk Fuldskib — begge med enkelte Merssejl. Med en vis Ret venter jeg derfor at blive betragtet som Sagkyndig paa dette Omraade, endskønt jeg nu i 37 Aar har sejlet med Dampere og har været Befalingsmand i disse.

Som Kapt. A. har gentaget, fremgaar det af mine foregaaende Indlæg, at jeg med megen Interesse omfatter vor hjemlige Sejlskibsfart, samt at jeg beundrer de gode Resultater, der med indskrænkede Midler opnaas af vore Sejlskibe fra Øerne; men derfor maa jeg meget beklage Kaptajnens Hentydning til, at jeg skulde ringeagte Sejlskibs-Navigatører eller betragte dem som staaende paa et lavere Dannelsesstandpunkt end Kolleger i Dampere; thi jeg har kun fremhævet dem som et Bevis paa Navigatorstandens Energi og Foretagsomhed under Forhold, hvor dens Dispositionsret ikke indskrænkes ved et Utal af Forholdsregler, som fratager Navigatørerne de vigtigste Betingelser for at udnytte deres Kundskaber og Evner i Rederiets Tjeneste, thi saaledes er Forholdet desværre i mange store Dampskibsrederier.

Kapt. A. har Ret i, at der ingen væsentlig Forskel har været paa Uddannelsen af Nutidens Navigatører, men dermed hører vist ogsaa Ligheden op; thi han gaar som en kompetent Dommer i denne Sag saavel med Hensyn til de praktiske som de teoretiske Kundskaber, der er nødvendige for Sejleres Navigatører, ud fra, at Resultatet af den nuværende Uddannelse er fuldt ud tilfredsstillende. Jeg kan ikke indrømme, at dette er Tilfældet for Dampernes Vedkommende, og kan til en Begrundelse derfor anføre følgende fra mit første Indlæg i denne Sag, hvor det bl. a. hedder:

».....Det dermed forbundne Tillidsforhold (det traditionelle) er under Dampskibsfarten forandret, dels ved at nogle Rederier har renonceret paa Førernes Medarbejde og i Stedet for overført den dermed forbundne Tillid paa Forretningsvenner i Udlandet, og dels ved at Førerpladsen i nogle Tilfælde er overgaaet til at blive en Handelsvare. Begge Dele har bidraget til at opløse det traditionelle Forhold mellem Dampskibsførerne (som Standens Repræsentanter) og Rederne, saaledes at der i vor Tid kan tvivles om, hvorvidt disse forudsætter, at Førerne bidrager til Skibenes Rentabilitet, og det er en Selvfølge, at deres Energi maa sløves, ved at der ingen Brug er for deres Assistance, men at de derimod tvinges til Lediggang og Følgerne deraf. Der kan være delte Meninger om Aarsagen til, at Dampskibsførerens Stilling er bleven saaledes, at hverken Redere eller Styrmand anser ham for at være kompetent til at forsvare deres Interesser; men der er Grund til at forvente et bedre Resultat, naar der i Tide blev sørget for, at unge Dampskibs-Navigatører fik Lejlighed til at tilegne sig en almen Dannelse i Lighed med den Klasse Medborgere, hvortil de i Følge Ansvar og Stilling bør henregnes.....«

Der er vist ingen Grund til at forudsætte Redernes Antipati mod Standen som medvirkende Aarsag til, at de begyndte og Staten fortsatte med at reducere Førernes Autoritet og Ansvar, særlig da det i begge Tilfælde har medført store Udgifter. Det maa snarere anlages, at vægtige Grunde har bidraget dertil, og det, at Dampskibs-Navigatørernes Uddannelse ikke har fulgt Trit med Dampskibsfartens rastløse Udvikling, har næppe været uden Betydning.

Min Erfaring fra Dampere er meget forskellig fra den, Kaptajn Albertsen har opnaaet i Sejlere, naar han paastaar, at der i dem kun benyttes saa lidt af det, der læres af Navigation, thi naar fratages Beregning af Høj- og Lavvands-Klokkeslet, saa tvivler jeg om, at jeg i 1874 lærte mere, end jeg siden har haft Anvendelse for, og jeg har dog Eksamen i alle de Fag, der den Gang un-

dervistes i. Jeg maa dertil indrømme, at jeg i den mellemtiliggende Tid har lært meget af unge Navigatorer, særlig om Deviation.

I Dampere er Skibmandsarbejde, Sejlsyning o. s. v. ikke saa almindeligt som i Sejlere, men desuagtet er det af stor Betydning saavel for Skibenes Økonomi som for deres Sikkerhed, og saa længe dette er Tilfældet, bør Befalingsmændene lære det saa grundigt og godt, at de kan vejlede andre deri; men vi ser i Dampene mange Beviser paa, at dette ikke er Tilfældet med dem, der kun har sejlet med Skonnerter, hvori den ene Dreng har undervist den anden med det Resultat, at de er bleven Fuskere som praktiske Fagmænd. Det er meget nødvendigt, at modarbejde dette Forhold ved Skoleskibe eller paa anden Maade.

Hverken for Sejl- eller Dampskibsfart byder Navigation og praktisk Dygtighed alene tilstrækkelige Betingelser for, at Førerne med den ved Loven forudsatte Modenhed kan hævde Stillingen over for dem, de som saadanne kommer i Berøring med, særlig om Bord, men det er en Selvfølge, at Sejlskibsførerne er heldigst stillet med én Styrmand og nogle unge Søfolk som Lærlinge. I Modsætning dertil stilles Dampskibsførerne over for Maskinmestre, der under en femaarig Læretid har tilegnet sig saavel Kundskaber som Dannelse ved at frekventere faglige Aftenskoler, deltage i Baller, Selskaber, og hvad der ellers kan bidrage til Ungdommens Dannelse; samt flere Styrmande — de mest intelligente af disse søger hurtigt Ansættelse i Dampere — dertil Restaurationspersonale, Matroser og Fyrbødere i Forhold til Skibets Størrelse. Var der i Tide taget tilbørligt Hensyn til, at Dampskibsføreren vilde blive stillet over for en saadan Opgave i Skibene og tilsvarende Opgaver under Dampernes Ekspedition ved Land, da var Stillingen næppe undergaaet den Forvandling, som nu maa beklages af enhver, der er interesseret i dansk Skibsfarts Udvikling.

Saa vidt mig bekendt, har der ikke været klaget over Navigering af danske Dampere, over Behandlingen af deres Ladninger eller over noget af det, der ellers i Almindelighed kan regnes Styrmand og Førere til Last, men naar disse Stillinger desuagtet har udviklet sig i omvendt Forhold til Skibsfartens Tarv og paa en saadan Maade, at det kan befrygtes, at Bevidstheden om Standens traditionelle Ry for Dygtighed kan blive paavirket af en Reaktion, der vil skade Efterkommerne ved Faget, da er dette vistnok en berettiget Grund til at bede Kaptajn Albertsen og Meningsfæller om ikke længere at modarbejde Standens Udvikling. Selv om deres Bevæggrunde er den prisværdige Tanke at lette den mindre Sejlskibsfarts økonomiske Byrder, saa bør dette ikke tages som berettiget Grund; thi det er hævet over enhver Tvivl, at det særlig vil blive Øernes djærve og energiske Somandsbefolkning, der vil profitere ved en bedre Oplysning, selv om Skibenes Driftsudgifter vil blive en Kende paavirket deraf.

*P. Hedegaard.*

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for April Maaned,

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Forskellen i det gennemsnitlige Lufttryk paa 30°—40° N. Br. og 50°—60° N. Br. er i April ringere end i nogen anden Maaned. Paa Damperruten mellem 40°—50° N. Br. betyder dette, at de vestlige Vinde gennemsnitlig er bleven svagere, og at østlige Vinde forekommer næsten lige saa hyppigt som i Marts og Maj, i hvert Fald betydelig hyppigere end i Januar og Juli. Den laveste Barometerstand mellem Ka-

nalen og New York træffer Dampene i April lige saa ofte i Golfstrømmen paa 60° V. Lgd. som midt paa Oceanet. Dage, hvor Lufttrykket over Grønland, Island eller Skotland er højere end over Mellemeuropa og De forenede Stater, hører ogsaa om Foraaret til Undtagelserne, men de forekommer dog nu oftere end paa alle andre Aarstider, hvad der medfører nordlige og østlige Vinde.

Den gennemsnitlige Nordgrænse for NØ. Passaten i Atlanterhavet, som i Marts naar sin sydligste Beliggenhed, er i April rykket 2° mod Nord. Passat Omraadet naar ogsaa i April i den østlige Del længere mod Nord end midt paa Oceanet og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staaer i Forbindelse med den lavere Temperatur af Overfladevandet og Luften, thi herved begunstiges i den østlige Del Dannelsen af det høje Lufttryk, der kræves til Passatens Bestaaen. Derimod forandrer i April de ækvatoriale Grænser baade for NØ.- og SØ.-Passaten kun i ringe Grad deres geografiske Beliggenhed i Sammenligning med Marts Grænserne. SØ.-Passaten overskrider dog ved Midten af Oceanet Ækvator noget.

Hvad Kystvindene angaar, da kan man paa den evropæisk-afrikanske Side paa Madeira og Fastlandet Syd efter regne med en stot NØ.-Passat fra Midten af April. Ved Sierra Leone Kysten er Vinde fra NNV. endnu fremherskende. Vindstille forekommer ofte og vestlige og sydvestlige Vinde nu og da. Den tørre Aarstid er her til Ende. Øst for Kap Palmas begynder i April under SV.-Monsunen den store Regntid paa den saakaldte Elfenbenskyst. De vestafrikanske Tornados forekommer ved hele Guineakysten fra omtrent 8° N. Br. i Marts, April og Maj (tillige i November) hyppigst og heftigst som Uvejrshyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Paa den amerikanske Side er nordvestlige Vinde fremherskende ved Kysterne af Kanada, New Foundland og Ny Skotland; jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver de sydvestlige Vinde. I Vestindien er med Slutningen af April ogsaa den tørre Tid til Ende, og Passaten gaar her en Del tilbage med Hensyn til Vindstyrke og Stådhed.

Storme. Antallet af Storme er taget betydelig af, saaledes at der mellem 40°—50° N. Br. i April kun forekommer halv saa mange Storme som i Januar. Procenttallet af Vinde af Styrke 8 og derover aftager fra Kanalen imod Syd og tiltager imod Vest. Den største Stormhyppighed findes after fra 50°—40° N. Br. mellem 30°—50° V. Lgd. og paa 40°—35° N. Br. mellem 45°—65° V. Lgd., men Hyppigheden er gaaet ned til 15°—20° pCt.; Syd for 30° N. Br. forekommer i April næsten ingen Storme.

Taa ge. Hyppigheden vokser en Del i Sammenligning med Marts, navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skottlands Kyst, og i Maine Bugten. En betydelig Tillagen viser sig ogsaa længere mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I den varme Golfstrøm allerede Syd for 42° N. Br. er denne Taagefare ulige ringere, og paa det aabne Hav Syd for 40° N. Br. eksisterer den saa at sige ikke. Et særligt Taageomraade ligger ved Kap Finisterre og strækker sig saa langt ind i den biskaviske Bugt, som Vandtemperaturen er lav i Forhold til Lufttemperaturen.

I s. Drivisen rykker endnu frem mod Syd og Øst og strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra 47° N. Br. og 44° V. Lgd. til 42° N. Br. og 53° V. Lgd.; i hvert Fald skærer den udgaaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil 18. Marts indløbne Meddelelser, at der paa New Foundlandsbankerne er truffet udstrakte Ismarker, derimod er der ikke rapporteret Isbjerge. Ved

Kap Race observeredes den 16. Marts den første svære Drivis.

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fra sejlbare Havne vedvarende mat, idet der kun er sluttet ganske enkelte Fragter fra Sydsverig til betydelig over Minimalraterne, Tyskland og Vestsverig har nærmest intet at byde paa, og Østnorge er upaaagtet, idet Rederne ikke reflekterer paa de derfra givne lave Fragtrater. Fra Botenhavene fremkommer stadig flere Laster, men der slutes kun for første Rejse, og Forhandlingerne herom er som oftest langvarige, før Overenskomst opnaas. For senere Lastning holder Rederne sig vedvarende tilbage fra at slutte, og enkelte Befragtere indrømmer et mindre Tillæg til tidligere Noteringer.

I Returfragter Vest fra er Markedet nu mat paa Grund af Strejken i Kulminerne, men her tør man vente en Bedring efter Paaske Helligdagene; men normale Forhold tør næppe paaregnes for hen i Maj Maaned.

Angaaende de mindre Skibe udbyder Nordtyskland pr. April en Del Kornladninger til gennemgaaende samme Rater som pr. Marts; saaledes har Colberg sluttet for Rug til 5 M., Stralsund til 4 M.; Stettin gennemførte for de først ankomne Skibe 6 à 6¼ M. ligeledes for Rug; de slesvigske Pladser er ret stille, hvad Korn angaar; derimod vil der i Aar blive en Del Afskibning af Mursten fra Ekensund til Kjøbenhavn 5 Kr. Sverig er for Karlshamn og nærliggende Pladers Vedkommende noget fastere og noterer ¼ M. mere næsten overalt; ligeledes af Lervarer fra Sundhavnene er der tilstrækkeligt, hvorimod Godnings-Sæsonen nærmest er forbi, i hvert Fald til danske Havne. Danmark har fra Provinserne kun faa Udbud af Kornlaster; derimod er der livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Cement, navnlig fra Mariager. Kjøbenhavn, hvortil der stadig kun kommer forholdsvis faa Skibe for at losse, sluttede ikke saa faa Ladninger Byg til Slesvig og Holsten 4 M.; et enkelt Skib opnaaede 5 Kr. til Slesvig direkte; endnu søges der nogle Skibe; endvidere sluttedes Bomuldsfrøkager til Landskrona, Rødvig 2½ Kr., Rønne 17 Øre samt Hvede til Vejle 14 Øre.

## Generalforsamlinger.

### De Carl'ske Dampskibsselskaber

holdt den 23. f. M. Generalforsamlinger under Ledelse af Overretssagfører Axel Olsen.

Forretningsfører, Grosserer A. O. Andersen aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

»Paa Generalforsamlingen i Fjor udtalte Bestyrelsen, at man for Aaret 1911 havde været i Stand til at afslutte Fragtkontrakter til gode Rater, saaledes at man med fuld Fortrosthed kunde se det kommende Driftsaar i Møde.

Disse Forhaabninger er for sna vidt ogsaa gaaet i Opfyldelse, hvilket vil ses af de Regnskaber, som Bestyrelsen for de tre Selskaber Gorm, Carl og Skjold har den Glæde at fremlægge. Resultaterne maa kaldes tilfredsstillende i Betragtning af, at Selskabernes Skibe paa Grund af de forud afsluttede Kontrakter kun i de sidste 3 à 4 Maaneder af Driftsaaret har været i Stand til at nyde den fulde Fordel af Stigningen i Fragterne i Aarets sidste Halvdel.

Vil man fremsætte Spørgsmaalet om Betimeligheden af at binde en større Del af Selskabernes Skibe ved Forudbefragtinger, maa Svaret være dette, at det i de sidste 3 à 4 Aar har været en absolut Nødvendighed med de store Afdragsforpligtelser, som Selskaberne havde paataget sig overfor de engelske Skibsværfter.

Vi tror ogsaa, at denne Politik har været den rette. Det vil af Regnskaberne, som vi nu fremlægge, ses, at alle de udenlandske Laan i Selskaberne Gorm og Skjold er bragt ud af Vorden, medens der i Selskabet Carl kun reterer et Beløb skyldigt til engelske Byggere, stort 130,000 Kr., som vil være at afbetale over de kommende to Aar.

Man har derved opnaaet at konsolidere Selskaberne, foruden at der i Selskaberne Gorm og Carl har været udbetalt mindre Dividender. Selskabet Skjolds Aktionærer har man først i Aar kunnet byde en Dividende, men man føler sig overbevist om at kunne arbejde ogsaa dette Selskab op til en god Plads mellem de øvrige danske Dampskibsselskaber.

Arbejdsro indenfor Skibsfarten er kun opnaaet ved pekuniære Ofre, som naturligvis maa bringe en Stigning i de kommende Aars Driftsudgifter.

Det er os en Glæde at kunne tilføje, at Skibene i de nu snart forløbene tre Maaneder har sejlet fuldt tilfredsstillende. Intet Skib har endnu lidt Ophold eller Tab ved Strejkerne, vi har tværtimod udnyttet de forud for Strejkernes Udbrud opstaaede Højkonjunkturer, og da vore engelske og franske Kulloverandører fuldt ud har opfyldt deres Forpligtelser, er vi sat i Stand til at faa Skibene beskæftiget til ind i April Maaned.

Da en mellem Funktionærerne foretagen Afstemning har givet det Resultat, at der er Flertal for Pensionskassens Ophævelse, har Bestyrelsen nu sat Sagen paa Dagsordenen, idet Ophævelsen i Følge Pensionskassens Love skal vedtages af en Generalforsamling i Selskaberne.

Derefter fremlagdes Regnskabet for Dampskibsselskabet Gorm. Nettooverskudet har været Kr. 350,685, hvoraf Aktionærerne faar 6 pCt. (eller 90,000 Kr.).

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter det vedtoges at likvidere Pensionskassen. Til Likvidatorer valgtes Overretssagfører J. Geltling, Direktør G. Rønnow og Kaptajn H. H. Wrisberg. Til Kommitteret genvalgtes Kaptajn L. C. Kraemer.

For Regnskaberne i Carl, der har et Driftsoverskud paa Kr. 278,417 (6 pCt. i Udbytte eller Kr. 90,000) og i Skjold, hvis Overskud er Kr. 229,124 (4 pCt. i Udbytte eller Kr. 60,000) gaves Decharge, hvorefter den samme Kommitterede som for Gorms Vedkommende genvalgtes, ligesom de samme Likvidatorer valgtes for Pensionskassens Vedkommende.

For Skjolds Vedkommende foreslog Partikulier Øhlenschläger at udbetale 5 pCt. Udbytte, et Forslag, som han dog paa Opfordring af Rederen tog tilbage.

Kømand Andersen takkede for Konsolideringsarbejdet i Selskaberne, det var den Vej, der haadede Selskaberne bedst.

### Aktieselsk. Dampskibsselskabet Thuro

afholdt ordinær halvårlig Generalforsamling den 22. Marts.

Til Dirigent valgtes Sagfører R. Poulsen, Svendborg. Den bestyrende Reder, Mægler H. A. Hansen, Thuro, afgav Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbene Aar samt fremlagde det reviderede Regnskab med Angivelse af Selskabets Status pr. 1. Januar 1912.

For Regnskabet gaves Decharge.

Den opsejlede Brutto-Fragt har andraget Kr. 127,357.70, og Overskudet, efter at alle Udgifter er dækket, udgør Kr. 14,543.81, der foresloges og vedtoges anvendt saaledes: Afskrivning 5 pCt. af S/S. »H. A. Hansen's bogførte Værdi Kr. 7,125.00, 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne Kr. 4,800.00, og til Reservefondet overføres Kr. 2,618.81.

Som Kommitterede genvalgtes Chr. Børn og R. S. Hansen, Thuro, og som Revisor genvalgtes Agent Vald. Petersen, Svendborg.

### Dampskibsselskabet »Viking«

holdt den 23. f. M. Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Grosserer A. O. Andersen aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører, at Resultatet af Aarets Drift havde været fuldt tilfredsstillende. Naar man alligevel kun foreslog at betale 4 pCt. Udbytte, var det, fordi Bestyrelsen ansaa det i Selskabets Interesse at konsolidere det ved rigeligere Henlæggelser, saaledes at man ved Afbetaling paa Kassekrediten kunde bringe Renterne af denne ned til et mere rimeligt Beløb og derefter fremtidig anvende en større Del af Aarets Overskud til Udbytte.

Af Regnskabet, der udviste et Overskud paa Kr. 209,735, fremgik, at der var henlagt Kr. 110,797 til Reservefond, medens Kr. 30,000 betaltes i Udbytte.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer Fr. Norstrand genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

### Dampskibsselskabet »Torm«

holdt den 26. f. M. under Ledelse af Overretssagfører Fønger Generalforsamling paa Hotel Phoenix.

Den korresponderende Reder, C. Kraemer, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Som bekendt har Aaret 1911 vist en yderligere Fremgang fra 1910, og det er det bedste siden 1900, Desværre tilstødte der



Selskabet et alvorligt Havari, idet »Helene« den 2. April f. A. kolliderede med Damperen »Saxo«s Vrag i Drogden og sank paa 7 Favne Vand. Tre Maanedre senere blev »Helene« indbragt til Kjobenhavn og gennemgik en grundig Reparation og tildels Fornyelse.

Skibenes samlede Overskud, inkl. det fra forrige Aar overførte Beløb Kr. 2,539.58, udgjorde Kr. 183,794.44. Det foreslaas at henlægge Kr. 103,000 til Reserve og Fornyelsesfonden, hvoraf Aarets Løb Kr. 31,000 brugtes til Surveys og Havarier, endvidere at give 7 pCt., Kr. 52,500 i Udbytte til Aktionærerne og overføre Kr. 830.92 til neste Aars Regnskab.

Der gives Decharge for Regnskabet. Til Kommitterede genvalgte Grosserer Jacob Salomon og Direktør M. Schmidt en.

En Række Lovændringer, hvoriblandt den vigtigste var i Lovene at optage den nuværende Aktiekapitals Størrelse Kr. 750,000, samt give Bemyndigelse til at udvide med Kr. 250,000, kunde ikke vedtages, da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

#### Dampskibsselskabet »Codan«

har afholdt ordinær Generalforsamling paa Selskabets Kontor under Ledelse af Overretssagfører Jacob Winther.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Fr. Winther, aflagde Beretning om Selskabets Drift i 1911 og fremlagde Regnskab, der udviste et Driftsoverskud af c. Kr. 245,000 efter at Aarets Havarier er betalt.

Af Beretningen anføres vi følgende:

Store skiftende Bevægelser, ofte høje Fragter, højere end man rimeligt turde regne med, havde karakteriseret Aaret.

Selskabets fem Baade havde hele Aaret været beskæftiget paa Nord- og Østersøen.

Af Havarier havde vi haft mange mindre; det største var »Katholm«, da denne Baad grundstødte her i Sundet i Begyndelsen af Aaret.

Vi har jo meget at kæmpe med, og Aar vil endnu gaa, inden Værdierne har antaget Former, der tør kaldes gunstige, men vi er godt paa Vej, og med lidt Medbor vil sikkert »Codan« arbejde sig op og ud af den trykkende Arv. »Steam« efterlod sig. Vi ser imidlertid med Tillid paa Fremtiden.

Efter at det var vedtaget at udbetale 5 pCt. Udbytte til Preferenceaktierne (250,000 Kr.) for Aarene 1910 og 1911, vedtoges det at afskrive det herefter fremkomne Nettooverskud, c. Kr. 90,000, paa Skibenes Kapitalkonto.

For Regnskabet gives enstemmigt Decharge.

Efter et af Bestyrelsen stillet Forslag om at forhøje Forretningsfører W. Schaldemoses faste Gage fra Kr. 9,000 til Kr. 10,000 ligeledes var enstemmigt vedtaget, genvalgte til Medlemmer af Bestyrelsen Overretssagfører Fr. Winther og Kaptajn D. G. Matthiessen og til kritisk Revisor Kontorchef Svendsen.

Sluttelig bragte Forretningsførerens Formanden og Aktionærerne en hjertelig Tak for den Opmærksomhed, der var vist ham. Det Tillidsforhold, der altid havde hestaaet imellem Codans Interessenter og ham var yderligere blevet styrket, og heri saa han den bedste Basis for fremtidige Udviklingsmuligheder for Selskabet.

#### Svitzers Bjørningsentreprise

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Fenger.

Direktør, Kaptajn O. Heckscher aflagde Beretning om Aarets Virksomhed, idet han omtalte de nedførte store Bjørningsarbejder og det Uheld, der fornylig ramte Entreprisen ved, at Dampskibet »Skakkeborg« sank ved Bugseringen til Stettin. Entreprisen havde ved denne Lejlighed mistet ussurerede Pumperedskaber til en Værdi af Kr. 16,500.

Grosserer Carl H. Melchior fremlagde Regnskabet, der ndviser en Brutto-Indtægt paa Kr. 1,297,656 og et Overskud paa Kr. 246,943. Heraf henlægges Kr. 20,000 til Reservefonden, Kr. 10,000 til Assurancefonden og Kr. 19,000 til Pensionsfonden, hvorhos der afskrives Kr. 100,000 paa Skibene. Af det resterende Beløb udbetales Kr. 90,000 til Aktionærerne, som derved faar 5 pCt. i Udbytte, hvorhos Kr. 1,913 overføres i ny Regning.

Grosserer Melchior genvalgte til Medlem af Bestyrelsen. Ligeledes genvalgte Revisorerne, Direktorerne Carlsen og Norman.

#### Det dansk-franske Dampskibsselskab

har afholdt Generalforsamling. Overretssagfører Friederichsen dirigerede. Den korresponderende Reder, Kaptajn A. N. Petersen, aflagde Beretningen.

Aaret var forløbet uden større Havarier. Selskabet havde ikke helt nydt godt af Stigningen i Fragterne i Aarets sidste Halvdel, fordi begge Skibe i Begyndelsen af Aaret var bortfragtet til Rater, som med tidligere Erfaringer for Øje maatte kaldes gode.

Bestyrelsen ansaa det for rigtigst at henlægge hele Nettooverskudet Kr. 43,687 til Reservefondet, da det ene Skib, »Normandiet«, i Begyndelsen af dette Aar var begyndt at gennemgaa en større Restaurering, som vilde koste c. Kr. 30,000.

De to Skibe havde indsejlet henholdsvis Kr. 153,917 og Kr. 173,242. Driftsoverskudet var Kr. 61,421.

For Regnskabet gives Decharge, hvorefter Hr. C. Vestberg genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

#### Det ostasiatiske Kompagni

afholdt den 27. f. M. Generalforsamling i Kompagniets Bygning.

Overretssagfører Sjiesbye dirigerede. Bestyrelsens Formand, Landstingsmand, Grosserer Holger Petersen, aflagde Beretning og Regnskab, som har været udførligt omtalt her i Bladet.

Overskudet har været Kr. 3,314,463, hvoraf Aktionærerne faar 8 pCt. eller 2 Mill. Kr., medens Kr. 500,000 henlægges til Reservefonden, som nu er paa Kr. 6,750,000 eller 27 pCt. af Aktiekapitalen.

Til Tantiører anvendtes Kr. 377,529 og Kr. 340,810 overførtes til næste Aar.

For Regnskabet gives enstemmigt Decharge.

Bestyrelsesraadet havde i Aarets Løb suppleret sig med Ingeniør Alex. Foss og Baron Wedell-Wedellsborg, et Valg, som skulde godkendes af Generalforsamlingen.

Dette skete, hvorefter Grosserer Holger Petersen genvalgte til Medlem af Bestyrelsesraadet.

## Fra Sø og Land.

Traadløse Telegrafstationer til Lands og til Søs. En i Bern udkommende, international, traadløs Telegrafjournal bringer følgende interessante Oplysninger om den nægtige Udvikling af den traadløse Telegrafering i Løbet af nogle ganske faa Aar.

Den 1. Januar 1909 fandtes ialt paa Landjorden 92 traadløse Telegrafstationer i Virksomhed, medens der om Bord i 416 Skibe var truffet Foranstaltninger til traadløs Telegrafering. Et Aar senere beløb Antallet af Stationer til Lands og til Vands sig til henholdsvis 136 og 619, og den 1. Januar 1911 var Tallene støget til 219 og 988.

Et moderne Uddybningssskib. Med Hændelsskibenes Vækst er ogsaa Kravene til Havnenes Størrelse og Dybde vokset, og dermed til de Apparater, hvormed Havnene uddybes og holdes rene. Man synes, at man ikke mere tør kalde de kolossale Maskinvidundere, som de store Havne nu raader over, med det gamle Navn »Muddermaskiner«. Mellem disse primitive Apparater, som blev drevet med Hestekraft, ja, ogsaa med Menneskekraft, og som kun med stor Længselighed kunde fjerne løs Bund, og saa Nutidens kraftige Grave- og Sugemaskiner er der en uhyre Afstand. Nu berettes der om en ny Sugemaskine, som Liverpool har anskaffet, og som overgaaer alt, hvad man hidtil har set.

Dens Længde er 150 Meter, dens Bredder 20. Den har fire Dampmaskiner, hver paa 700 Hestes Kraft og hver med en Centrifugal-Sugepumpe, som kan suges Slam og Sand op under Skibet fra en Dybde af 70 Fod. Naar alle fire Pumper er i Arbejde, behøves der mindre end en Time til at fylde 10,000 Tdr. Sand op i Skibets Lastrum. Naar Indladningen er fuldendt, gaar Damperen ved Hjælp af sine to Skruer, der giver den en Fart af 10 Knob, til Søs og udtømmer Sandet paa dybt Vand ved at aabne Bunden.

(Berl. Tid.)

Fjernstyringsbaaden. Om dette Emne har en Lærer, Christoph Wirth, skrevet en lille historisk Oversigt i »Dinglers polytechnisches Journal«. Den Tanke at styre Fartøjer ved elektriske Bølger har beskæftiget mange, siden den traadløse Telegraf kom frem. Der nævnes saaledes Danskeren Poulsen, Englænderen Thomson, Amerikaneren Edison og Franskmanden Branly. Paa et Nürnberger-Laboratorium har Wirth, Beck og Knauss udarbejdet et nyt System. Efter mangeaarige Forsøg naaede man saa vidt, at man kunde styre en 10 m lang Elektromotorhaand med en 4,5 HK. Motor, der blev drevet af et Akkumulatorbatteri paa 80 Volt og 300 Ampèretimer. Ved en Sammenkomst af Fladeforeningen i Nürnberg, Maj 1911, fremvistes Baaden i Soen Dutzendteich ved Nürnberg. Efter at have affyret et Signalkud, satte Baaden sig i Bevægelse og styredes rundt i Soen, alt dirigeret inde fra Land. En anden Baad, 15 m lang, blev forevist af Opfinderen paa Wannsee ved Berlin. Signallerne afsendes med en Telegrafstøgle, hvorved Bølge længden ligeledes kan forandres. For at Bølge længden ikke skal kunne opdages af lignende Apparater kan der sendes f. Eks. 90 pCt. falske Bølger og kun 10 pCt. virkelige Arbejdsbølger ud til Baaden. Det er fuldstændig ubevæget, hvortil disse Bølgejernafbrydere (Wellenfernschalters) kan bruges. Foruden det ovenfor nævnte, f. Eks. til Luftsiktsstyring, Antændelse af Miner, Stopning af Jernbanetog, Skibsredning o. s. v. Af mere specielle Ting nævnes Skydeskiver ved Skydeforsøg og Styrring af Torpedoer.

(»Ingeniøren«.)

**Svømning.** Hvor nyttigt det kan være for en Somand at kunne svømme, har man ikke saa sjældent Eksempler paa, saaledes for nogen Tid siden om Bord i et stort Sejskib fra Hamburg. En Letmatros faldt nemlig over Bord i rum Sø ved en Vindstyrke af 5. Kaptajnen kastede straks derefter en Redningskraus ud til ham, som han ogsaa maade hen til ved Svømning. Derved blev det Manden muligt at holde sig oven Vand, til han blev bjerget af en fra Skibet udsat Baad.

Nyt Kæmpedampskib »Times« meddeler, at der fornylig paa Messrs. Harland & Wolff's store, bekendte Værft i Belfast, hvor flere af Jordens største Dampskibe er blevet bygget, er blevet lagt Kolpladen til et nægtigt Skib, som er blevet bestilt af White-Star-Selskabet.

Kolpladen lagdes paa den Bedding, hvor Jordens nuværende største Skib, »Oceanic«, er bygget, og Verdensbladet, der ikke giver nærmere Oplysninger om det ny Skibs Dimensioner, skriver, at man kun ved saa meget, at dettes Længde bliver ikke mindre end et Hundrede Fod større end »Oceanic«. Det ny Skibs Længde angives nemlig til 990 engelske Fod og Bredden til 94 Fod. Det meddeles yderligere, at det ny Skib vil blive White-Star-Liniens hurtigste Skib, og at man haaber, at det ny Skib i Fart vil kunne tage det op med Cunard-Liniens meget omtalte Kæmpeskibe, de to hurtigste Skibe i den nordatlantiske Fart, »Lusitania« og »Mauretania«.

Man venter, at Bygningen vil vare i to Aar, og Skibet vil komme til at koste omtrent 1.700.000 Pd. Sterling.

**Statsfyrværnet i Danmark i Oktober 1911.** Der findes i Danmark ialt 127 Fyrtaarne. Af disse oplyser 15 Farvandene i Nordsøen og Skagerrak, 29 Kattegat, 11 Limfjorden, 8 Øresund, 15 Storebælt, 11 Lillebælt, 14 Smaalandsfarvandet, 13 Østersøen og 11 Færoerne. Desuden findes der 14 Fyrskibe. Paa 12 Fyrskibe findes Taagesignal, drevet ved Maskinkraft, paa 1 Eksplosionstangesignal og paa 1 Taagesignal, drevet ved Haandkraft. Endelig findes der omkring i Farvandene 31 Lystønder: 15 af disse er tillige Klokkeller Fløjtelønder, der giver Signal ved Tundens Bevægelse i Søen.

Af de faste Fyr har 1 en Lysstyrke paa over 100,000 bees-Careel (1 bee-Careel svarer omtrent til 10 Stearinlys). 12 Fyr har en Lysstyrke paa mellem 10,000 og 100,000 bees-Careel, 25 mellem 1,000 og 10,000 og 89 under 1,000 bees-Careel. Fyrskibene har næsten alle en Lysstyrke mellem 1,000 og 3,000 bees-Careel.

(»Statistiske Efterretninger«.)

**Dødsfald ved ulykkelig Hændelse i Danmark i Aaret 1911.** I Aaret 1911 omkom i Danmark 638 Mennesker ved ulykkelig Hændelse, hvilket er omtrent det samme Tal, som i de nærmest foregaaende Aar, idet Aaret 1910 udviser 644, 1909 620 og Aarene 1906—10 i Gennemsnit 620 Dødsfald ved ulykkelig Hændelse.

Af de i 1911 forulykkede var 251 under 15 Aar, 338 voksne Mænd og 49 voksne Kvinder. Under Udførelse af erhvervsnæssigt Arbejde omkom 157 Mænd og 13 Kvinder.

Blandt Dødsarsagerne maa som særlig fremtrædende nævnes Drukning, der i Arets Løb har krævet e. 300 Menneskeliv (altsaa omtrent Halvdelen af samtlige Tilfælde); af disse 300 Tilfælde er 50 indtruffet under Badning.

Endelig foreligger der i 120 Tilfælde Oplysninger om, at den Forulykkede var beruset paa det Tidspunkt, da Ulykken indtraf.

(»Statistiske Efterretninger«.)

## Havarier og Forlis.

Tistefos, Dpsk. af Kristiania, er, paa Rejsen fra Frederikshald til Danzig med Brøsten og Salpeter, grundstødt ved Hamneoren. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Ronne.

Veratyr, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Jonashafen været i Kollision med Sejleren »Soubie« af Uetersen. »Sophie«, der var lastet med Cement, er læk, losses og maa reparere.

Gerrettina, 2/m. Motorkutter af Groningen har været paa Grund ved Hasle. Flot uden Assistance, men har faaet Skade paa Roer og Skrue.

Heinrich, Galease af Hamburg, har paa Rejsen fra Korsør til Kjøbenhavn med Hvedelast været paa Grund paa Tolken. Flot

med Assistance af Svitzers »Frederikshavn« og indbragt til Stubbekjøbing. Fortsat Rejsen, ubeskadiget.

Bruno, af Stralsund, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Nakskov indlobet til Gjedser efter at have været i Kollision med et ubekendt Skib ved Gjedserrev Fyrskib.

Christian, 3/m. Skonnert af Børgense, har paa Rejsen fra Mariager med Cement her til været paa Grund ved Hellebæk. Flot uden Assistance og ankommet hertil.

Clara, Jagt af Aalborg, er paa Rejsen til Mariager indbragt til Hadsund af »Plucky« læk og er senere slæbt til Mariager for at losse sin Foderstofflast og reparere.

Egholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 25. ds. ankommet til Antwerpen fra Libau. Skibet har haft en haard Rejse og mistet en Del af Dækslasten.

Ture, Skonnert af Halmstad, har paa Rejsen fra Løgstør til Sverig været paa Grund paa Dynen, men kom atter flot og ind til Aalborg. Under Arbejdet med at bringe Skibet flot gik Kaptajn Eriksen med en Matros i Jollen, denne kæntrade og desværre druknede begge.

Kirstine Jensen, 3/m. Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Harburg til Montrose mistet 2 Mand af Besætningen. Skibet var paa Rejse fra Hamburg til Montrose.

Martine, Skonnert af Nyborg, er den 1. ds. bleven paa-sejlet af en hollandsk Tjalk, da den laa til Ankers i Svendborg Sund. Skonnerten fik en Del ovenbords Skade, som repareres i Nyborg.

Geir, islandsk Fiskekutter, antages at være gaaet under med Mand og Mus under en orkanagtig Storm den 24. Februar d. A.; der var e. 27 Mand om Bord.

Peter Willemoes, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom den 27. f. M. til Dakar med Ild i Lasten. Skibet var paa Rejse fra Rufisque. Ladningen maatte delvis losses, for at man kunde blive Herre over Ilden.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri paa Refshaleen sattes den 30. f. M. en ny Dampers, Værftets Bygge-Nr. 283, i Vandet.

Damperen, der fik Navnet »Aarhus«, bygges for Regning Det forenede Dampskibs Selskab, og er bestemt til Farten: Aarhus—Kjøbenhavn.

Dimensionerne er: Længde 269' 2", Bredder 39' 2" og Dybde 17' 0".

Den vil blive meget hurtigsejlende, saaledes at Turen kan udføres paa e. 7 Timer, og Passager Indretningen vil blive i enhver Henseende komfortabel og stilfuld.

Afobningen overværedes af Repræsentanter for de respektive Selskabers Bestyrelse og Direktion.

Skibet løb smukt paa Vandet.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleen afholdtes den 1. ds. en vellykket Provetur i Sundet med Værftets Nybygning Nr. 282, S/S »Polarlys«, der er bygget for Regning Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen.

»Polarlys«, der er bestemt for Norlandsfarten, er en hurtigsejlende Post- og Passagerdampers, udstyret med al Nutidens Komfort og udmærket indrettet i enhver Henseende.

Hoveddimensionerne er: Længde 208' 6", Bredder 31' 6" og Dybde 21' 10". De indieerede Hestekræfter er e. 1,400.

Proveturens Resultat var særdeles tilfredsstillende, baade hvad Fart og Kulforbrug angaar.

»Polarlys« bliver utvivlsomt det fineste Skib paa den norske Turistrute.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage solgt Damperen »Viking« af Stockholm, ombygget 1888, lastende 400 Tons d.w., til Rusland for ubekendt Pris.

Gennem samme Firma er Damperen »Duddon« af Aberdeen, bygget 1882 lastende 375 Tons d.w., solgt til Hr. A. J. Grefstad, Kristianssand.

Aktieselskabet

## Dansk Søfartstidende

udbetaler intet Udbytte for Aaret 1911.

Kjøbenhavn, April 1912.

Bestyrelsen.

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

•Efterretninger for Søfarende• omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.  
Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Aftænde i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:  
Kort Nr. 250. København med Løbene dertil. Maalestok 1 : 40,000. Plan af Københavns Red og Havn (1 : 20,000). 1912. Pris: Paa Kortlærret Kr. 3,00.

Kort Nr. 254. Hunaflió (Skagastrand-Bugt) med Skagastrand. Maalestok 1 : 250,000. Plan af Lambhúsavík (1 : 20,000), Skagastrand Havu (1 : 15,000) og Sautlárkrókur Red (1 : 40,000). 1912. Pris: Paa Kortlærret Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Annoteret er:

Kort Nr. 126. København med Løbene dertil.

Kort Nr. 174. Hunaflió (Skagastrand-Bugt) med Skagastrand.

## A.

### De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**752. Vraglystende udlagt. Haustholm VSV, Nordsøen.** En Vraglystende, der viser grønt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn c. 0,5 Sek., Mørke c. 2,5 Sek., er udlagt 250 m ØNØ fra Vraget af Damperen, som er sunket 10 Sm S. 67° V. fra Haustholm Fyr. Vraget: 57° 03' N. Br. 8° 19' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 699. Kjøbenhavn 1912).

**753. Udlægning af Skydvægere, Tuno-Knob, Kattegat.** I April 1912 udlægges i Farvandet omkring Tuno-Knob nogle Vægere til Brug ved Skydøvelser. Vægernes Topbetegnelse er Flag eller Kurvbetegnelse. De er Skibsarten uvetkommende. Tuno-Knob: 55° 58' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd.

**754. Afmærkning af Søminnekorpsets Øvelsesplads. Kjøbenhavn, Sundet.** Den 6to April 1912 afmærkes Søminnekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mollefort og Prøvesteen som angivet i Dansk Løds Side 299. Samtidig tændes Varselsfyrene paa begge Forter. Omtrentlig Plads: 55° 41' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd.

**755. Vrag rapporteret. Sundet.** Føreren af Skonnerten »Sigrude« rapporterer, at han den 24de Marts d. A. har passeret en Mastestump, der stod lige i Vandets korpen, i c. 15 m Vand paa 55° 26' N. Br. 12° 39' Ø. Lgd. Vraget vil blive eftersøgt.

**756. Klokketønde atter udlagt. Bøgestrøm, Østersøen.** »Bøgestrøm« Klokketønde er udlagt og Vintersømerket indrageret. 55° 08' (00'') N. Br. 12° 16' (15'') Ø. Lgd.

**757. Vrag. Thisted Bredning. Limfjorden.** Vraget af en Galease ligger i 8, m Vand i Thisted-Bredning ud for Skjærhøkket Bakker. En afbrøkket Mast rager c. 1 m over Vandet. En grøn Stage med grønt Flag er fastsurret til Mastestumpen. Vraget, der vil blive uskadeliggjort saa snart som muligt, vil blive afmærket med en Vrugvæger. Skjærhøkket Bakker: c. 56° 56' N. Br. 8° 50' Ø. Lgd.

**758. Dybde over Vrag. Bøgestrøm. Smaalandsfarvandet.** Dybden over den paa S.-Siden af Indløbet til Bøgestrommen sunkne Jagt »Anna«, der ligger c. 40 m V. fra den yderste Stage med 2 Halmviske, er nu 2,5 m. Vraget: 55° 07' (20'') N. Br. 12° 15' (10'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 112. Danske Løds, Side 573.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2745. Kjøbenhavn 1911).

## B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**759. Sømærker til Opmaalning. Sverrig.** I 1912 foretages Opmaalinger ved den svenske Kyst paa følgende Steder:

### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**782. Banke rapporteret. Puerto San Julian, Argentina.** En Banke, paa hvilken det bryder ved »Halv-Tid«, er rapporteret paa 48° 48' S. Br. 66° 18' V. Lgd.

**783. Tønde atter udlagt. Chiguao Shoal, Port Quellon, Chiloe Island, Corcovado Gulf, Chile.** En rød Spidstønde med Kogle er udlagt i 10 m Vand ved S.-Enden af Chiguao Shoal, 2,5 Sm S. 16° Ø. fra Forbaaken paa Chiguao Point, 43° 12' 03" S. Br. 73° 28' 53" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 1693.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2279. Kjøbenhavn 1910).

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**784. Grund dannet. S. Remo, Italien V.-Kyst.** En Del Sand og store Sten, der er ført ud med Strømningen fra S. Francesco Floden, har ophobet sig ud for S. Remo Havn, særlig ved Ø.-Molen. Stor Forsigtighed maa udvises ved Besøjjingen, og Oplysninger bør forinden indhentes gennem Havnekontoret. Havnen: 43° 48' N. Br. 7° 47' Ø. Lgd.

**785. Fyr tændes. Neapel, Italien V.-Kyst.** I den første Halvdel af April 1912 tændes et ubevogtet, grønt Fyr med En-Formørkelser hvor 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek., 9 m inden for S.-Enden af det ny, krumme Dige i Neapel Havn. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm. Havnen: 40° 50' N. Br. 14° 15' Ø. Lgd.

**786. Skærs Beliggenhed. Passo di Proccida, Italien V.-Kyst.** Skæret, SV. for det gamle Indløb til Fusaro, ligger c. 910 m S. 43° V. fra Torre Alta (Torre Gavota) og N. 23° V. fra Yderenden af Punta di Tumo. Skæret er c. 40 m i Udstrækning og har 2,5 à 3,5 m Vand. 40° 48' 23" N. Br. 14° 02' 15" Ø. Lgd. (Iflg. italiensk Kort Nr. 127, der her viser 8,5 m Vand). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2214. Kjøbenhavn 1911).

**787. Spiritønder udlagt. Manda Grund, Trapani, Sicilien V.-Kyst.** 2 Spiritønder er udlagt ved Kanten af en Grund, kaldet Mauda, ved Trapani Havn, den ene ligger 110 m N. 43° Ø. V. fra Scogliera del Ronciglio grønne Fyr og den anden 220 m N. 86° V. fra samme Fyr. Trapani: 38° 06' N. Br. 12° 30' Ø. Lgd.

**788. Fyr tændt. Kanal von Stagno Piccolo, Narenta Kanal, Østerrig-Ungarn. I Kanal von Stagno Piccolo er følgende Fyr tændt:**  
1) Paa Spitze Cellen, 3 m fra Kysten, et ubevogtet, hvidt, fast Fyr, 850 m N. 41° Ø. fra Rusanj Kapel. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 4 Sm. c. 42° 52' N. Br. 17° 40' Ø. Lgd.  
2) Paa Spitze Miran, paa Kysten ved Hodilje Baadehavn, et ubevogtet, grønt, fast Fyr, 300 m N. 24° Ø. fra Hodilje Kapel. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 2 Sm. c. 42° 51' N. Br. 17° 41' Ø. Lgd.

3) Paa Vranjak Stenbaake, 650 m N. 70° Ø. fra Hodilje Kapel, et ubevogtet, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 3 Sm. c. 42° 51' N. Br. 17° 41' Ø. Lgd.

4) Paa Spitze Mali Vos, 3 m fra Kysten, et ubevogtet, rødt, fast Fyr, 630 m N. 80° V. fra Tutti Santi Kapel. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 3 Sm. c. 42° 51' N. Br. 17° 42' Ø. Lgd.

**789. Lystende slukket. Vardar, Saloniki Bay, Tyrkiet.** Lanterneen paa Vardar Lystønde er bortlaget. 40° 29' 55" N. Br. 22° 47' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 187. Kjøbenhavn 1912).

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

**790. Fyr tændt. Ilha de Santa Carolina, Bahia do Bazaruto, Portugisisk Ø.-Afrika.** Paa NV-Pynten af den Santa Carolina er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. 21° 36' 20" S. Br. 35° 20' Ø. Lgd.

**791. Fyr forandres. North Arm, Madras, Bay of Bengal.** Omtrent den 15de April 1912 forandres North Arm Fyr, Madras Havn, til et Fyr, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 15 Sek., hvidt Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., rødt Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 10 Sm. 13° 06' N. Br. 80° 18' Ø. Lgd.

### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**792. Tønde inddraget. Goat-Rif, Banks NØ.-Kyst.** Den sorte Spidstønde med Ballon ved Goat-Rif er permanent inddraget. c. 2° 12' S. Br. 106° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 74. Kjøbenhavn 1912).

**793. Grund fundet. Arends-Eiland V., Java Sø.** Eu Grund med 8,5 m Vand er fundet paa 5° 04' 28" S. Br. 114° 32' 40" Ø. Lgd.

I Stockholm Skærgaard, dels omkring Sandhamn, dels ved Ingartjärden, dels uden for Svenska Björn Fyrskib og eventuelt i Stockholm Haven.  
I Västerbotlens Län inden for Området mellem Kallviken og Bureå.  
I Blekinge Län omkring Sölvsborg.  
I Kristianstads Län omkring Ahus.  
I Malmöhus Län omkring Skanör.

I den Anledning opføres større og mindre Søværker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Prikker, der altid er forsynet med et eller flere Flag, kan udlægges.

Man advares mod at forveksle disse med de almindelige Søværker.  
**760. Afmærkning forandret. Limhamn. Sundet.** De 2 Søværker paa Ø-Siden af den N.-lige Indløbsrende til Limhamn Haven har nu i opændt Kost og ikke som tidligere i nedadvendt Kost som Topbetegelse. Indløbet: 56° 35' N. Br. 13° 56' Ø. Lgd. (Kort Nr. 182 og 210).

**761. Fyr forandret. Frankubben.** Frankubben Fyr skal i April d. A. forandres til at vise Et-Lyn hver I Sek. 58° 47' 58" N. Br. 17° 45' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 83. Kjøbenhavn 1912).

**762. Oplysning om Taegesignal. Rogland S.-lige Fyr. Finske Bugt. Rusland.** Strøven ved Fyret paa S.-Enden af Rogland giver nu Et-Sted hver 50 Sek., Stad 3 Sek., Pause 47 Sek. 60° 00' 42" N. Br. 27° 00' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

**763. Fyr forandret. Nekman Grund. Fyrskib. Østersøen.** Paa Nekman Grund Fyrskib brænder nu et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn, paa Fokkemasten. Naar Lynfyret kommer i Lørdag, vises 2 hvide, hvide Fyr, det ene paa Fokkemasten, det andet paa Stormstøen. 59° 05' 4" N. Br. 22° 12' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

**764. Libana Fyrskib atter udlagt. Østersøen.** Libana Fyrskib er atter udlagt. 56° 30' N. Br. 29° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 212. Kjøbenhavn 1912).

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hyvide Hav.

**765. Vrag afmærket. Elben Munding NV. Tyskland.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er en stor Dampet sunket 8 Sm. NV. til V. fra Elbe I Fyrskib. Stedet er afmærket med en Tønde. Elbe I Fyrskib: 54° 00' N. Br. 8° 15' Ø. Lgd.

**766. Ledelyr atter tændt. Dovetief. Nordøen, Ostfriesche Øer. Tyskland.** Dovetief Ledelyr er atter tændt. Bøgfyr: 53° 42' 38" N. Br. 7° 08' 31" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 2465. Kjøbenhavn 1911).

**767. Tønde ombyttet med Lystønde. Start van Dk. Zuidereen. Holland.** Spidstønde Nr. 1. Start van Dk. er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Et-Formarkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 52° 40' N. Br. 5° 38' Ø. Lgd.

**768. Forsøgsstønder endnu ej udlagt. Sank Fyrskib N. Thomsen. England.** De 2 Lystønder, der til Forsøg skulde udlægges N. for Sank Fyrskib, er endnu ikke udlagt. Udlægningen er indsat indtil videre. Fyrskibet: 51° 50' 3/4" N. Br. 1° 30' 3/4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 563. Kjøbenhavn 1912).

**769. Peabud. River Humbar. Humbar Conservancy Board har truffet følgende Bestemmelser:** 1) Alle Skibe, hvad enten de er under Gang, til Ankens eller forløjte paa Floden, skal følge de almindelige Søvejsregler. 2) Et Skib der ligger til Ankens (ikke ved Kaj, Mole e. l.), skal fra Solopgang til Solnedgang i Forenden af Skibet føre en sort Ballon, mindst 38 cm i Diameter, i en Højde af mindst 6 m og ikke over 12 m over Skroget. Mundingen: 53° 33' N. Br. 0° 10' Ø. Lgd.

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

**770. Fyr forandret. Grund tilaget. Avonmouth. Bristol Channel. England.** Den røde Lysvinkel i Fyret paa Yderenden af N.-Molen ved Avonmouth nedlægges d. den 3die April 1912, da Cæckhurn Shoal tiltages S. eller. 51° 30' 3/4" N. Br. 2° 43' V. Lgd.

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

**771. Fyr forandret. Portalgien. Quiboron. Frankrig.** I en nær Fremtid forandres Portalgien Fyr til et hvidt og rødt Fyr med To-Formarkelser hver 8 Sek., Lys 4. Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1. Sek., Mørke 1 Sek. Fyret skal vise hvidt Lys N. 32° V., gennem N. til N. 77° Ø., rødt Lys derfra til S. 65° Ø., hvidt Lys derfra til S. 58° Ø., Mørke derfra til S. 43° Ø., over Tejenose og Basse Nouvelle, hvidt Lys derfra til S. 21° Ø., Mørke derfra gennem S. og V. til N. 32° V. I øvrigt udfordret. 47° 29' 10" N. Br. 3° 06' 09" V. Lgd.

**772. Radiotelegraf-Station oprettet. Vigo. Spanien V.-Kyst. Paa Bjergene Vixador ved Vigo er oprettet en Radiotelegraf-Station. e. 42° 15' N. Br. 8° 39' V. Lgd.**

**773. Is. Newfoundland Ø. Ved Ø-Kysten af Newfoundland ligger en usædvanlig stor Masse Is indtil 300 Sm fra Land. Imellem Newfoundland og Cape Breton er Isen tykkere end den har været i mange Aar. Det tiltrækkes Sejlskibe at undgaa Bangreen- og Missine-Bank. Sikre Angivelser mangler for St. Pierre Bank, Green Bank og Great Bank of Newfoundland, stor Forsigtighed bør her udvises ved Besøringen.**

**774. Tønde udlægges. Marlbøved Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omfrent den 1ste Maj 1912 udlægges Four-Fathom Spidstønde ved Four-Fathom Shoal, S. 70' 3/4" Ø. fra Marlbøved Rock Banke og S. 14° Ø. fra Cat Island Banke. Marlbøved Fyr: 43° 30' N. Br. 70° 30' V. Lgd.

**775. Tønder udlægges. Plymouth Harbor. Massachusetts.** Omfrent den 1ste Maj 1912 udlægges følgende Tønder i Plymouth Harbor: 1) Dredged Channel Entrance vandret strøbe Spidstønde S. 85° V. fra Duxbury Pier Fyr og N. 29' 2/2" Ø. fra Plymouth Monument. 2) Nummeret Spidstønde 2 henholdsvis N. 89' 1/2" V. og N. 17' 3/4" Ø. fra samme Punkter. 3) Junction vandret strøbe Spidstønde henholdsvis N. 82' 1/2" V. og N. 8' 1/2" Ø. fra samme Punkter. Duxbury Fyr: 41° 59' N. Br. 70° 39' V. Lgd.

**776. Fyrskib ombyttes med Lys- og Klokketønde. Wreck Shoal. North Channel. Man-ucket Sound. Massachusetts.** Omfrent den 1ste Juni 1912 ombyttes »Steenussset Shoal« Fyrskib Nr. 6 med Wreck Shoal Lys- og Klokketønde Nr. 16 A, der viser hvidt Lys med Et-Formarkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 41° 31' 56" N. Br. 79° 26' 15" V. Lgd.

**774. Afmærkning forandret. Bridgport Harbor. Long Island Sound.** Omfrent den 1ste April 1912 forandres følgende Forordninger i Afmærkningen ved Bridgport Harbor: 1) Dredged Channel Spidstønde 4 udlægges i 4. m Vand, S. 28° V. fra Bridgport East Breakwater Fyr og N. 74' 1/2" Ø. fra Black Rock Fyr. 2) Dredged Channel Spidstønde 6 udlægges i 3. m Vand, S. 62' 1/2" V. fra Bridgport East Breakwater Fyr og S. 44' 1/2" Ø. fra Seaside Park Flagstang. 3) West Flus Spidstønde 1 vil blive ombyttet med Dredged Channel Spidstønde 1. 4) East Flus Spidstønde 2 indtages. 5) Dredged Channel Outer Spidstønde 4 ombyttes med Dredged Channel Spidstønde 10. 7) 22-Foot Anchorage Basin Spidstønde 12 udlægges i 6. m Vand, N. 36° Ø. fra Bridgport Harbor Fyr og S. 45' 2/2" Ø. fra Bridgport Breakwater Fyr. 8) 22-Foot Anchorage Basin Spidstønde 14 udlægges i 6. m Vand, henholdsvis N. 29' 2/2" Ø. og N. 75° Ø. fra sidstnævnte Punkter. 9) Outer 12-Foot Anchorage Basin Spidstønde 16 udlægges i 3. m Vand, henholdsvis N. 27° Ø. og N. 70° Ø. fra sidstnævnte Punkter. 10) 18-Foot Dredged Channel Spidstønde 3 udlægges i 5. m Vand, S. 66° V. fra Bridgport Banke og N. 37° V. fra Bridgport Breakwater Fyr. 11) Junction vandret strøbe Spidstønde udlægges i 3. m Vand, N. 46° V. fra Bridgport Banke og N. 1' 1/2" Ø. fra Outer Banke. 12) Inner 12-Foot Anchorage Basin Spidstønde 5 udlægges i 3. m Vand, henholdsvis N. 65' 1/2" V. og N. 15° V. fra sidstnævnte Punkter. 13) Inner 12-Foot Anchorage Basin Spidstønde 7 udlægges i 3. m Vand, henholdsvis N. 50° V. og N. 10' 1/2" V. fra sidstnævnte Punkter. Bridgport Harbor Fyr: 41° 09' 24" N. Br. 73° 10' 49" V. Lgd.

**778. Tønder udlægges. Black Rock Harbor. Long Island Sound.** Omfrent den 1ste April 1912 udlægges følgende Tønder i Black Rock Harbor: Dredged Channel Spidstønder: 1) Nr. 4, S. 53° V. fra Black Rock Fyr og N. 7' 3/2" V. fra Black Rock Banke. 2) Nr. 6, N. 73° V. fra Black Rock Fyr og N. 1' 1/2" Ø. fra Penfield Reef Fyr. 3) Nr. 8, N. 5' 1/2" V. fra Black Rock Fyr og S. 53' 1/2" V. fra Yderenden af Fayerweather Island øvre Pier. 4) Nr. 10, N. 43° V. fra vestre Kant af Fayerweather Island N.-Side og N. 74° Ø. fra Storstenen paa V.-Siden af Burr Creek Entrance. 5) Nr. 1. S. 34' 1/2" V. fra Yderenden af Fayerweather Island øvre Pier og N. 13° V. fra Black Rock Fyr. 6) Nr. 3, N. 71' 1/2" V. fra Ø-Enden af Bolgebrødre og N. 45' 1/2" Ø. fra højre Kant af Fayerweather Island N.-Side. 7) Junction vandret strøbe Spidstønde 1/2 Sm N. 22° Ø. fra Yderenden af den T-formede Pier. Black Rock Fyr: 41° 08' 33" N. Br. 73° 13' 03" V. Lgd.

**779. Tønde udlægges. Elizabethport Flats. Newark Bay. New Jersey.** Omfrent den 1ste April 1912 udlægges Elizabethport Flats Spidstønde 1 A i 3 m Vand, N. 16° Ø. fra Bergen Point Fyr og N. 80° Ø. fra V.-Enden af Central Railroad of New Jersey Bridge. Bergen Point Fyr: 40° 38' 35" N. Br. 74° 08' 54" V. Lgd.

**780. Fyr tændes, Klokketønde indlægges. Centerville. Newark Bay. New Jersey.** Omfrent den 20de April 1912 tændes et hvidt, fast Fyr e. 220 m S. 60° Ø. fra Centerville Klokketønde 2, der samtidig indlægges. Fyret vises fra en Banke paa I. m Grunden ud for Centerville, S. 9° V. fra Passate Fyr og N. 24° Ø. fra Bergen Point Fyr, der ligger paa 40° 38' 35" N. Br. 74° 08' 54" V. Lgd.

**781. Fyr nedlagt. Mackays Creek. Albemarle Sound. North Carolina.** Mackays Creek Fyr er nedlagt. 35° 56' 44" N. Br. 76° 36' 50" V. Lgd.

794. Grund fundet. Panarookan. Java N.-Kyst. Paa Panarookan Red er fundet en Grund med 7 m Vand, 12½ Kbl N. 49° V. fra Fyret. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Fyret: c. 7° 41' S. Br. 113° 56' Ø. Lgd.

### Bekendtgørelser m. m.

795. Karantenebestemmelser. Grækenland. — Karanteneforanstaltningerne over for Skibe, der kommer fra Havne mellem Prevesa og Artafloden samt fra Havnene i Epirus, er ophævet. Tyskland. — Salomiki er erklæret kolerafri.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyde: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, nyt Udgave; †: annulleret; †: Udlæst.

Korts eller Bogs Nr.	England, Marts 1912.	172	Ostsee, Schwedische Küste: Botten-See vom Finngrund bis Bremö. 1 : 200 000. Pris 3 m.
R 2397 a	Scotland. — Scotland, north and east coasts, sheet I.	N 241	Ostsee, Schwedische u. Russische Küste: Botten-See, N.- u. S.-Blatt. 1 : 400 000. Pris N.-Bl. 2,20, S.-Bl. 2,80 M.
R 2697	Ireland. — Lough Swilly.	N 417	Indischer Ocean, Südküste von Afrika: Port Natal bis Kapstadt. 1 : 1 500 000. Pris 3,40 M.
R 2046	Ireland. — Waterford harbour.	N 418	Ostindischer Archipel: Westküste von Sumatra, Südlicher Teil. 1 : 1 000 000. Pris 3,40 M.
R 2182 a	North sea. — North sea, sheet I.	N 487	Atlantischer Ocean, Westküste von Afrika: Walfisch-Bucht bis Orange-Flusz. 1 : 750 000. Pris 2,90 M.
R 268	United States. — Cap Fear to Sapelo sound.	R 150	Ostsee, Russische Küste: Finnischer Meerbusen von Hangö bis Helsingfors. 1 : 150 000. Pris 3,70 M.
R 1340	Pern. — Plains on the coast of Peru.	R 281	N.-Atlantischer Ocean, NW.-Küste von Frankreich: Four-Kanal. 1 : 20 000. Pris 2,90 M.
R 6 b	Gulf of Aden. — Gulf of Aden, sheet II.	† 80	Ostsee, Schwedische u. Russische Küste: Der Bottnische Meerbusen, Ställicher Teil.
† 882	England, south coast. — Tamar river.		
†	Sverrig, Marts 1912.		
T	Tillæg Nr. 3 till Svensk Lots Del I af 1909. Gratis.		
T	Tillæg Nr. 1 till Svensk Lots Del II af 1911. Gratis.		
T	Tillæg Nr. 1 till Svensk Lots Del III af 1911. Gratis.		

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØN'S**  
AKVAVITTER.

**BRASSO**  
Metal Pudse-Extrakt  
til Skibsbrug.

### Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 28./3. — Alexandra, Nielsen, pass. Lizard 17./3. — Algarve, Borries, ank. hertil 1./4. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. Dunkerque 30./3. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. herfra 31./3. — Antwerpen, Madsen, afg. Riga 2./4. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 1./4. — Arno, Fischer, afg. Marseille 1./4. — Aurora, Gommesen, pass. Brunsbüttel 1./4. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Sorensen, afg. herfra 25./3. — Beira, Lange, pass. Gibraltar 29./3. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Reval 29./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg.

Kristianssand 16./3. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 1./4. — Dagmar, Bogvad, pass. Dungeness 31./3. — Douro, Sorensen, pass. Oussant 30./3. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 1./4. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./3. — Garonne, Kromann, pass. Holtenau 29./3. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 27./3. — Hjelme, Henriksen, ank. Danzig 29./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Licata 1./4. — Jolantha, Rasmussen, ank. Pillau 1./4. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 30./3. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 23./3. — Kiev, Jorgensen, ank. hertil 22./3. — Kursk, Wieneke, afg. herfra 1./4. — Loire, Craignou, ank. Rochelle 1./4. — Louise, Larsen, pass. Holtenau 2./4. — Louisiana, Orsted, ank. Boston 27./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Salonica 31./3. — Minsk, Harder, afg. Riga 30./3. — Nicolai I, Jorgensen, afg. Antwerpen 31./3. — Nordjylland, Soberg, ank. Riga 23./3. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 1./4. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 30./3. — Oscar II, Hoppel, afg. New York 28./3. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 21./3. — Perm, Gotthardt, pas. Brunsbüttel 31./3. — Pregel, Iversen, ank. hertil 31./3. — Saga, Hansen, ank. hertil 2./4. — Saratov pass. Holtenau 1./4. — Saxo, Müller, ank. hertil 31./3. — Seine afg. Windau 29./3. — Texas, Clauson Kaas, ank. Norre Sundby 1./4. — Thyra, Dam, ank. hertil 30./3. — Tiber, Petersen, ank. hertil 1./4. — Tomsk, Wiherg, afg. Tunis 1./4. — Tula, Therkildsen, afg. Antwerpen 31./3. — United States, Gottsche, ank. Kristianssand 23./3. — Viking, Meyer, afg. Bergen 1./4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirekaldy 4./3. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 29./3. — Elna, Rathje, ank. Swansea 29./3. — Therese, Pedersen, ank. Methil 1./4. — Harriet, Larsen, ank. Arzew 29./3. — Dagny, Therkildsen, afg. Susse, 28./3. — Simone, Moller, ank. North Shields 23./3. — Joanne, Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, ank. Granton 13./3. — Daisy, Lagesen, ank. Swansea 16./3. — Anuine, Leth, ank. Bordeaux 25./3. — Kamua, Loffler, afg. Susse 31./3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Windau 31./3. — Amalienborg ank. Harburg 31./3. — Anna Mærsk ank. Pillau 28./3. — Brattingsborg ank. Hampton 31./3. — Berglum afg. Norfolk 19./3. — Chassie Mærsk ank. Messina 31./3. — Dansborg afg. Newport News 23./3. — Eisborg pass. Kjøbenhavn 31./3. — Esrom ank. Penang 30./3. — Flynderborg ank. Catania 31./3. — Fredensborg afg. Rotterdam

31./3. — Frederiksborg auk. Riga 31./3. — Guldborg ank. Rotterdam 29./3. — Gurra ank. Helsingør 12./3. — Hammerslins pass. Lizard 30./3. — Harrildsborg ank. Garston 82./3. — Hundborg afg. Rotterdam 28./3. — Høneborg ank. Pillau 29./3. — Jelling ank. Newport News 25./3. — Jømsborg ank. Huerva 22./3. — Jungshoved ank. Novorossisk 27./3. — Jøgersborg afg. Trapani 27./3. — Kalundborg pass. Kjøbenhavn 31./3. — Kalo ank. Fiume 25./3. Klampenborg ank. Rotterdam 25./3. — Kronborg pass. Beachy Head 12./3. — Lejre pass. Barbados 31./3. — Lilleborg ank. Rotterdam 29./3. — Marselisborg ank. Rotterdam 22./3. — Næsborg ank. Porman 31./3. — Peter Mærsk ank. Rouen 30./3. — Randelsborg ank. Stettin 28./3. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg ank. Memel 29./3. — Skanderborg ank. Poti 25./3. — Skjoldborg afg. Bona 27./3. — Skodsborg ank. Libau 23./3. — Spigerborg ank. Belfast 28./3. — Stegelborg ank. Pernis 31./3. — Stjerneborg afg. Windau 25./3. — Søborg ank. Helsingør 7./3. — Taarnborg ank. Danzig 31./3. — Tuborg ank. Ghent 29./3. — Ulfshorg ank. Rotterdam 14./3. — Uranienborg ank. Valencia 28./3. — Visborg pass. Kjøbenhavn 28./3. — Vordingborg ank. Rotterdam 15./3. — Ørkild pass. Norfolk 20./3.

**Det estasiatiske Kompagni.** Samui ank. Kjøbenhavn 30./3. — Bintang ank. Kjøbenhavn 1./4. — Bandon afg. Port Said 31./3. udg. — Pangu ank. Marseille 1./4. hjemg. — Chumpon ank. Bangkok 21./3. udg. — Esrom afg. Penang 1./4. udg. — Arabien afg. Shanghai 29./3. udg. — Kina afg. Sabang 27./3. hjemg. — Siam pass. Dungeness 2./4. hjemg. — Tranquebar afg. Karatsu 31./3. hjemg. — Cathay afg. Aalborg 2./4. udg. — Indien ank. St. Francisco 23./3. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 23./3. udg. — St. Croix ank. London 31./3. udg. — St. Jan afg. St. Thomas 25./3. hjemg.

**Dansk Russisk Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, afg. Wilhelmshafen 28./3. til Windau. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 22./3. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 28./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 15./3. til Savannah. — Excellence Ploske, Tannebek, afg. Novorossisk 1./3. til Nyborg. — Michael Ontchoukoff, Harloe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Thomas 21./3. til Buenos Aires. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Antwerpen 15./3. til New York. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 9./3. til Kristiania. — Newa, Dahl, ank. Buenos Aires 28./3.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, ank. Rostock 28./3. — Skinfaxe, Faber, ank. Aarhus 24./3. — Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 28./3. til Kjøbenhavn.

**Havet.** Fyen ank. Windau 1./4.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 10./3. — London, Bom, afg. Kratzwick 26./3. til Stockholm. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, H. Kaas, ank. Rotterdam 27./3.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Marseille 24./3. — Wien, Boeck-Hansen, pass. Gibraltar 29./3. for Marseille. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 27./3. til Marseille.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Valencia 31./3. — Helene, Sorensen, afg. Licatu 29./3. — Sjælland, Svarrer, ank. Emden 31./3. — Alice, Jørgensen, afg. Hook van Holland 30./3.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Bona 26./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Darua 26./3. — Valborg, Hansen, ank. Hango 29./3. — Estrid, Hansen, afg. Kjøbenhavn 30./3. — Gunhild, Hansen, ank. Emden 31./3.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Marseille 27./3. — Nelly, Clausen, ank. Norrköping 30./3. — Fanny, Eriksen, afg. Norrköping 29./3. til Königsborg. — Lilly, Duhn, afg. Gaudia 29./3. til Saffi. — Alexy, Sorensen, afg. Hamburg 27./3. til Birkenhead. — Dagny, Bang, pass. Lissabon 18./3. for Island. — Mary, Clausen, ank. Fowey 21./3.

**Urania.** Eklipika, Hemmingsen, afg. Norfolk 26./3. — Urania, Clausen, afg. Tunis 24./3.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, pass. Lødingen 28./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Swinemünde 30./3. — England, Andersen, afg. Stettin 31./3.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Stockholm 30./3.

**Frem.** Ansta, Bagger, afg. Rotterdam 29./3. — Freja, Nielsen, ank. Stolpmünde 31./3. — Vera, Thing, ank. Burntisland 26./3.

**Era.** Erindring, Nielsen, ank. Pillau 1./4.

### Sejlskibe.

**Sønderho. Fans.** Elisabetha, Fisehor, afg. 24./3. fra Cadiz til Rio Grande.

**Era.** Valkyrien, Weher, pass. Kjøbenhavn Red 26./3. for Kalmar. — Vera, Thjellesen, ank. Fakse Ladeplads 27./3. — Alfa, Madsen, afg. Laguna de Terminos 27./3. til Falmouth f. U. — Bertha, Madsen, ank. Kiel 27./3. — Pampa, Svendsen, ank. Warnemünde 27./3. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 28./3. — Arial, Christensen, ank. Hæsvich 27./3. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Oskarshamn 27./3. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Oskarshamn 27./3. — Christiane, Bager, ank. Swinemünde 28./3. — Sophie, Mollemann, ank. Frederikshald 28./3. — Venus, Weher, ank. Swinemünde 28./3. — Venus, Jensen, afg. Casablanca 28./3. til Liverpool. — Malfridur, Hansen, ank. Warnemünde 27./3. — Marthing, Fabricius, ank. Odense 28./3. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Ofeilia, Clausen, ank. Helsingør 28./3. — Argo, Clausen, ank. Fecamp 28./3. — Duen, Hay, ank. Swinemünde 29./3. — Albertine, Madsen, ank. Sussnitz 29./3. — Hekla, Christoffersen, ank. Arendal 28./3. — Caroline Koek er 25./3. prajet paa 50° N. Br. 7° V. Lgd. styrende Vest. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 29./3. — Mariane, Petersen, ank. Pillau 29./3. — Marthing, Friis, ank. Fowey 30./3. — Niels pass. Flamborough Head 27./3. sydg. — Dannebrog pass. St. Catharines Point 21./3. vestg. — C. M. Petersen ank. Danzig 30./3. — Arken, Andersen, ank. Pillau 31./3. — Adele, Weber, ank. Hadsund 31./3. — Neptun, Skals, ank. Limhamn 1./4. — Kiana, Christensen, ank. Gravesend 31./3. — Salvador, Sand, ank. Exmouth 1./4. — Anna, Petersen, ank. Gosport 31./3. — Vega, Hansen, ank. London 1./4. — Valkyrien, Weher, ank. Kalmar 31./3. — Hermod, Dreimann, ank. Oskarshamn 31./3.

### INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 3. April 1912. — Højesteretsdom. — Dampskibs-Navigatører. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for April Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panterel. Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: **16, Holmens Kanal.** Telegram-Adresse: **Private.** Telefon Nr. **6 og 4108.**

## Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

**Joh. Wesmann.**

Telegramadr.: "Wesmann".  
Kristiania. (H.O. 479)

## Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

## Danske Søkort.

Ny Udgaver af følgende Søkort (med Dybder i Meter) er udkomne i det sidste Aar:

Horns-Rev: Kattegat nordl. Blad; Kattegat sydl. Blad; Aarhus Bugt og Farvandet omkring Samso; Kjøbenhavn med Løbene dertil; Farvandet Syd for Fyen; Svendborg-Sund; Lille-Bælt sydl. Del; Østersøen vestl. Del; Kieler-Bugt; Gjedser-Rev med Løbene til Nysted; Islands Syd-kyst samt Skagestrands-Bugt med Skagafjærd, Island.

Alle Arkivets Kort er rettede til Salgsdagen, der paa trykkes Kortet. Ordre paa Kort, trykte paa Kortlæred, effektueres som Regel omgaaende.

Søkort-Arkivets Udsalg er Toldbodvej 19, aabent 9—3, Telefon Militær 176.

Arkivets Kort m. m. forhandles endvidere af Blankensteiners Eftfl. Toldbodvej 48, aabent 9—6 à 7, Telefon Palæ 166 y samt gennem Landets Boghandlere og større Skibsprovianteringshandlere.

## Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

St. Petersborg  
Tlfgr.: „Hansenco.“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

Tlfgr.: „Hansenco.“  
Cronstadt

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus

### Aalborg.

**CHR. JENSEN**

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eiterf.).

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

**AXEL LUND** Als

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)

**KOLDING.**

En gros. En detail.

Overretssagfører

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

**AALBORG.**

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen<sup>o</sup>**

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE**

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

— Husk —

**Petersen-Faxe's**

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarum

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Ångare**

till salu.

Ståångare 420 ts. dv. byggd  
1908 samt förstklassig sjö-  
gående kanalståångare 320 ts.  
dv. byggd 1911 billigt till salu.  
Närmere meddeler:

**Tycho Roberg,**

Göteborg.



**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

**„Kend Dit Skib“.**

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faae i København fra de nautiske Forretningers Lokaler og hos Blankenstjerne Eftf.,  
Nr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Clæifert.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

**DANSKE LLOYD,**

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Danskellloyd“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

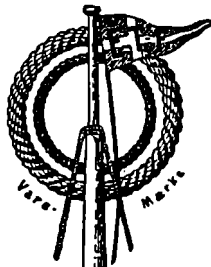
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken.

1ste Prioritets-Laan i Fragt dampere.



**Esbjerg**

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901.  
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver  
og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## Dampskibsselskabet „Dania“ i Esbjerg.

Udbytte for 1911 udbetales med 7 pCt. imod Aflevering af Coupons for 1911 af Handelsbanken i Kjøbenhavn og paa Selskabets Kontor i Esbjerg.

## Prøv engang

**John Crabbie's** Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt.

**Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISER.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petilinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. April 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Toldbodvej 22.  
Amiante

**Tekn. Maskinhandel.**    Enesforhandler af



Otto Schwades Dampumper  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og  
Blokke  
Davis Farver — Bitumen Palat  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Mailla — Wirerops  
Redningskrandse og  
Redningsbælter.

Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indløvej. Friløvej. Telefon 5492.  
Toldboden. Friløvej Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns**  
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.    Compositioner  
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**  
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)  
Indregistreret    Varemærke

Rustbeskyttende Farve    Telefon 5601  
til  
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**  
(LIMITED)  
SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Enesforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**LANDMANDSBANKEN**  
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
**Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.**

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.  
**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

**Specialiteter:** Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkærspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Ekstra prima amerikansk  
**Bomuldsdug**

faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
 Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

**Jens Grouleff, Aarhus**

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
 Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

**Bjorch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

**Ångare**

till salu.

Ståångare 420 ts. dw. byggd 1906 samt førstklassig sjögående kanalståångare 320 ts. dw. byggd 1911 billigt till salu.  
 Närmere meddeler:

**Tycho Roberg,**  
 Göteborg.

Dr. med. Goldschmidt,

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7

**Danske Skibsrederes**

**gensidige Forsikringsforening for Søfolk**

afholder i Henhold til Lovens § 5 sin ordentlige Generalforsamling Onsdagen den 15. Maj d. A. Kl. 1 i Hotel „Phoenix“, Bredgade, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Beretning om Foreningens Virksomhed i Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1911 samt Forelæggelse af det reviderede Regnskab for Foreningens to Afdelinger.
2. Valg af Revisorer i Henhold til Lovens § 7.
3. Forslag fra Bestyrelsen om Ændring af den i Lovens § 11 for Dampskibsafdelingens Reservefond fastsatte Maximumstørrelse fra Kr. 50.000 til Kr. 100.000.

Kjøbenhavn, den 6. April 1912.

P. B. V.

**Aage Bramsen.**

f. T. Formand.



**WYANDOTTE.**

Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og decimificerende og bør anvendes overalt, hvor Renslighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.  
**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



**MILKMAID MELK**

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
 Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. CANADA

**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel behørende Reel og billig Betjening garanteres.

**Berg & Larsen**

(forhen Martin Niisson)

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**Skibsfører søges.**

Til Galense, c. 80 T. Dw., oplagt i Korsør, søges en Fører, der kan tage  $\frac{1}{2}$  Part à 1200 Kr. Skibet kan sluttes i fast Fart til god Rate.  
 Nærmere ved  
 Lods N. Christensen,  
 Udbyhøj pr. Ørsted.

**Julius Ott**

**Internationale Agentur**

Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**RATIN**



Statsanerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,  
 Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

**Remingtons**

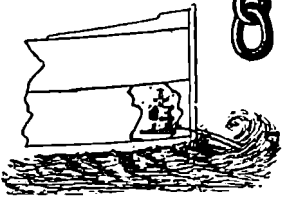
Facturn- og Bogholderimaskine skriver, adderer og subtraherer  
 L. Kristensen, 27, Vestergade.

Telegram-Adresse

„Justice, Cardiff“.

Code: ABC 5th. Ed.

Skriv efter Illustrerede Prisoppgaver.



**LOVERIDGE, LTD.**

DOCKS, CARDIFF.

Fabrikant af:

Træ- og Jernblokke, Berednings Spring-Buffers, Couves' automatiske Bølgedæmper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUSTYR.**

Enagentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
 24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



**Officielle Bekendtgørelser.**

Fra 1. Maj 1912 bliver en Stilling som Havnefoged ved Holbæk Havn ledig. Under Forbehold af Ministeriets Approbation er den aarlige Lønning 1200 Kr., stigende med 100 Kr. hvert 5. Aar til 1500 Kr., desuden tillægges der ham Fri bolig i Havnens Ejendom.

Ansøgninger stiles til Holbæk Byraad og indsendes, ledsaget af Afskrift af anbefalinger, til Holbæk Kommune-kontor senest den 25. April d. A.

Holbæk Byraad, den 6. April 1912.

P. B. V.

**N. E. Hansen.**

Kjøbenhavn, den 11. April 1912.

Ministeren for offentlige Arbejder har den 21. Marts forelagt et Forslag til Lov om Ophævelse af Lov af 7. April 1899 om Tillæg til Frihavnsloven af 31. Marts 1891 § 5. Vi gengiver omstaaende Lovforslaget, der er meget kort, med de dertil knyttede Bemærkninger. Hvor kortfattet nævnte Lovforslag end er, saa kan det dog ikke nægtes, at det kan blive af stor Betydning for en heldig Udvikling af forskellige Virksomheder, som er eller i Fremtiden tænkes knyttet til Kjøbenhavns Havn, og for dennes egen Udvikling. § 5 i Lov af 7. April 1899, som ved det forelagte Lovforslag foreslaas ophævet, gaar ud paa, at intet af Havnens Vandarealer eller Arealer, der er indvundet ved Tørlægning af et Vandareal, kan sælges til andre end Staten, Kjøbenhavns Havn eller Kjøbenhavns Kommune uden Lovgivningsmagtens Samtykke. Grunden til denne Bestemmelse har jo sikkert været den at forhindre, at andre end de tre nævnte Institutioner skulde kunne vinde noget ved den Værdistigning, der maatte ske med Hensyn til Kjøbenhavns Havns Vandarealer, som Følge af Forholdenes Udvikling, og at sikre Kjøbenhavns Havn Mulighed for ved Indvinding af Landomraader, der egner sig til Salg, at skaffe Midler til Havnens fremtidige Udvikling.

Da denne sidste Mulighed er af den største Betydning, og da det ved Salg af saadanne opfyldte Arealer, som kan egne sig til industrielle Anlæg af vidtrækkende Betydning for Havnens Udvikling og Virksomheden i denne i det Hele, let kan blive afgørende for Sagen, at der kan handles hurtigt, foreslaar Ministeren nu, at § 5 i nævnte Lov bliver ophævet. Ministeren gør gældende, at naar Havneraadet er enigt om, at det er til Fordel for Havnen at sælge saadanne Arealer, og henstiller til Ministeren at approbere et saadant Salg, og Ministeriet under Ansvar overfor Rigsdagen undersøger Sagen og giver Approbation, saa maa dette betragtes som en tilstrækkelig Garanti for, at alle berettigede Interesser bliver varetaget.

Ileri maa man give Ministeren Ret, især naar man betænker, at de Myndigheder, som vil komme til at afgøre, hvorvidt Salg af saadanne Arealer bør ske eller ej, er Havnebestyrelsen, Ministeriet og Havneraadet, i hvilket sidste baade Kjøbenhavns Kommune og Lovgivningsmagten er repræsenteret. Naar disse tre forskellige Myndigheder har undersøgt Sagen og er enige om at anbefale Salg af visse af Havnens opfyldte Arealer, kan det vist næppe tænkes, at Rigsdagen, der altid vil have vanskeligere ved at lære Sagen saa grundigt at kende, som de nævnte Myndigheder, skulde finde Anledning til at nægte sin Tilladelse til Salg.

Følgen af at bibeholde den omtalte Paragraf bliver derfor i Virkeligheden kun den, at Ordningen af Salg af Havnens opfyldte Arealer som oftest bliver en Sag, der tager for lang Tid, især naar Rigsdagen ikke er samlet. Gunstige Chancer, ikke alene for fordelagtige Salg af Arealer, som kunde bringe betydelige Beløb i Havnens Kasse, men som tillige belinger Anlæg af industrielle Virksomheder af største Betydning for Havnens Frekvens, kan derved let forspildes, da det i Forretningslivet meget ofte er af afgørende Betydning at kunne handle hurtigt.

Lovforslaget er nu af Folketinget henvist til anden Behandling og til nærmere Overvejelse i Finansudvalget.

Det maa haabes, at dette vil indrømme Kjøbenhavns Havneforvaltning den Frihed til at disponere over Havnens indvundne Arealer, som Ministeren for offentlige Arbejder foreslaar at give den.

Kularbejderstrejken i England. Generalkonstl Faber telegraferer den 2. ds. til Udenrigsministeriet om Grubearbejderstrejken: Morgenbladene er uenige om Resultatet af Afstemningen blandt Grubearbejderne. Nogle, deriblandt Regeringsbladene, anser en 75 pCts Majoritet for nødvendig til Strejkens Forsættelse og venter derfor, at Arbejdet vil blive paabegyndt straks efter, at Lederne den 4. ds. har offentliggjort Resultatet. Andre, deriblandt »Times«, mener, at Afgørelsen er afhængig af simpel Majoritet, saa at Strejken fortsættes, til den gradvis ophører gennem Arbejdets Genoptagelse i de enkelte Gruber.

10,000 Grubearbejdere i Cannockchase, der med overvældende Majoritet havde stemt imod Arbejdets Genoptagelse, har efter en Tale af Medlem af Arbejderpartiet i Underhuset Stanley besluttet straks at genoptage Arbejdet. Grubearbejderforbundets Forretningsudvalg meddeler den 4. ds., at der er afgivet 201,013 St. for Genoptagelsen af Arbejdet og 244,011 St. imod. Imidlertid vokser stadig Antallet af dem, der genoptager Arbejdet uden at afvente den Bestemmelse, Grubearbejderforbundets Forretningsudvalg vil træffe med Hensyn til Resultatet af Afstemningen; der kan dog ingen Kul ventes til London før tidligst om en Uges Tid.

Grubearbejderforbundets Forretningsudvalg tilraader at genoptage Arbejdet. En Nationalkonference har paa et Møde den 6. ds. tiltraadt Forretningsudvalgets Opfordring om at afslutte Grubearbejderstrejken. Arbejdet vil blive genoptaget den 9. ds. Beslutningen paa Grubearbejderforbundets Konference om at genoptage Arbejdet blev vedtaget med 440 St. mod 125 St.

Telegrammer fra Provinserne viser, at Grubearbejderkonferencens Beslutning om at genoptage Arbejdet har vakt en levende Befrielse i alle Befolkingsklasser, navnlig paa Nordøstkysten, hvor Strejken har fremkaldt stor Nød blandt Tusinder. Situationen er den, at der ogsaa i de Distrikter, i hvilke der overvejende er stemt mod Arbejdets Genoptagelse, hersker almindelig Tilfredshed, og der træffes Forberedelser til at genoptage Arbejdet snarest muligt. Hist og her høres uforsonlige Røster, men deres Antal er saa ringe, at de bliver betydningsløse. Man mener, at Arbejdet vil være i fuld Gang senest den 9. ds. Der vil dog nok forløbe en kortere Tid, inden Kuludførslen alter naar sit normale Omfang.

Fra London telegraferes til »Berliner Tageblatt«: Strejken har kostet Minearbejderne 6 Mill. Pund Sterling i direkte Løntab. Tilskudene fra Strejkekasserne beløber sig til ialt 2 Millioner Pund Sterling, og andre Arbejderes Løntab bliver c. 8 Millioner Pund. For Kulproducenterne og for de andre Industrier maa Tabet anslaaes til c. 10 Mill. Pund, saaledes at de samlede Omkostninger ved Konflikten udgør 26 Mill. Pd. Sterl., hvortil kommer c. 14 Mill. Pund for Skade, hvis Omfang endnu ikke er fastslaaet. Kulgruberne er nu i en saadan Tilstand, at det vil være umuligt straks at genoptage Arbejdet med Kuludvinding. En Del af Gruberne staar under Vand. De Folk, hvis Arbejde ligger over Jorden, vil først genoptage Arbejdet, naar der indrømmes dem Minimalloen og 8 Timers Arbejdsdag. Grubeejerne i Syd-wales stiller sig afvisende overfor disse Fordringer.

En Skibsfører skriver den 31. Marts til os fra Grangemouth:

Certepartierne. Da mange Skibe sikkert er og fremdeles vil være opholdt af Kulstrejken, og det kan tænkes, at lignende Tilstande oftere kan indtræffe, kunde det maaske være paa Tide at tænke alvorligt over, om der ikke kan raades Bod paa den Slags kostbare Ophold. Undertegnede er af den Formening, at dette lader sig gøre, nemlig ved at ingen Mægler eller Reder modtager et Certeparti, som ikke indeholder en Bestemmelse om, at begge Parter i Tilfælde af Strejke eller Lockout kan annullere det. Mange Skibe ligger sikkert her i England under et Certeparti, der fritager Befragterne for at betale Liggedagspenge, og det er nu jo et fuldstændig uretfærdigt Forlangende, at Skibene er forpligtet til at vente selv om det varer aldrig saa længe. Skibene er under saadanne Forhold forhindret i at udnytte andre Chancer, saa man maa fornene, at lige Ret for alle maa kunne gennemføres.

Der er forøvrigt ogsaa en anden Klausul i Certepartierne, som burde afskaffes, nemlig Adressering til Modtagernes Agenter paa Lossepladsen. Naar et saadant Certeparti for ikke saa mange Aar siden blev forelagt mig til Underskrift, blev en saadan Bestemmelse straks overstreget, men det tillades nu ikke mere. Hvad er Grunden hertil? Det er sikkert ikke Uvidenhed hos Rederne eller Mæglerne om, hvor uheldigt det er og kan blive for et Rederi, at en Skibsfører er bundet paa denne Maade. Grunden maa vel nærmest søges i, at Konkurrencen gør, at den ene er bange for den anden.

Da der forhaabentlig vil blive mere Efterspørgsel efter Skibe, naar ordnede Forhold igen indtræder, vilde det sikkert være en gunstig Tid til at blive enige om at faa disse uheldige Klausuler ud af Certepartierne, til stor Lettelse for Skibsførerne og til Fordel for Rederierne. Det er jo umuligt, at en og samme Mand kan varetage begge Parter Interesser i Tilfælde af Meningsforskel, og det gaar som Regel ud over Skibet, skønt det er dette, som skal betale Vedkommende. Herpaa kunde der fremføres mange Eksempler.

L. A n d r e a s e n,  
Fører af Skonnert »Elise« af Thurø.

Udvidet Blokade i Det røde Hav. Rom., den 8. April. Agenzia Stefani meddeler: Udenrigsministeriet har forkyndt Magterne, at Blokaden af den ottomanske Kyst ved Det røde Hav, der i Henhold til tidligere Bekendtgørelser har omfattet Strækningen fra Ras Gouaifac til Ras Isa, den 9. ds. vil blive forlænget til et Punkt Nord for Lohaja beliggende paa 15° 50' nordlig Bredde og 42° 43' østlig Længde fra Greenwich. Der vil blive tilstaaet neutrale Skibe en Frist paa fem Dage, regnet fra Begyndelsen af den udvidede Blokade, til uhindret at kunne forlade de blokerede Distrikter.

(Ritz. Bur.)

Is melding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 9. April.

#### Svenske Telegrammer.

Hudiksvall. Søen: isfri. Havnen: svær Fastis, Skibsfarten ventes aabnet om c. to Uger.

Gelle. Gelle og Skutskär: tynd Fastis, Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere; Skibsfarten ventes aabnet om nogle Dage.

Ørskär. Søen og Grepens nordlige Del: isfri; svær Pakis fra Draggrunden til Norrbaadan; Skibsfarten ventes aabnet om nogle Dage.

Ny Melding udsendes først, naar Isforholdene væsentlig forandres.

Sunket Dampere. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at en stor Dampere er sunken 8 Sm. NV. t. V. fra Fyrskib »Elbe 1.« Vraget er afmærket med en Tønde.

## Engelsk Søretsdom.

Den 20. Marts behandlede Admiralitetsretten i London en Kollision mellem Barken »West Lothian« og den danske Dampere »Normandiet« af Esbjerg.

»West Lothian«, der er en firemastet Bark paa 1,735 Netto Reg.-Tons, var den 6. December f. A. Kl. c. 11 Aften c. 18 Sm. Ø. til N. af Terschelling Fyrskib paa Rejsen fra London til Hamburg med en Ladning Guano. Vuuden var let sydlig, Vejret var taaget, og der var vestgaaende Strøm. »West Lothian« gjorde en Fart af c. 3 Knob. Kursen var Ø. til N. misvisende, og Taagehornet var i stadig Virksomhed. Pludselig hortes lange Stød i Dampfløjten fra en Dampere forude, og kort Tid efter kom Dampereens Toplanterne og grønne Lanterne i Sigte i c. 300 yards Afstand og omtrent ret forude; snart efter kom ogsaa Dampereens røde Lanterne til Syne ganske nær ved, paa Barkens Styrbordsside. Barkens Ror blev nu straks lagt haardt ned i Læ, men »Normandiet« kom med en betydelig Fart og ramte »West Lothian« paa Bagbordsbov, forarsagende betydeligt Havari. Fra »West Lothian« Side fremhævedes det, at »Normandiet« havde undladt at holde sig klar af den, at sejle med mindsket Fart i Taage og at stoppe Maskinen, da den hørte Barkens Taagesignal og derefter navigere med Forsigtighed.

»Normandiet« er en Dampere paa c. 732 Netto Reg.-Tons, ført af Kaptajn H. Schmidt, og var den paagældende Aften Kl. c. 10 c. 17 Sm. Øst for Terschelling Fyrskib paa Rejse fra Hudiksvall til Ghent med »Lumber«; dens Kurs var S. 66 V. retvisende, og den gjorde kun ringe Fart. Dens Maskiner, der nylig havde været standset, var netop begyndt at arbejde »langsomt frem«, og den gav uafbrudt Taagesignaler med Fløjten. Den hørte nu et Skibs Taagehorn omtrent forude, og Maskinerne blev straks stoppet; snart efter saa man det øverste af Barkens Bagbords Rigging — Taaen var nemlig ikke saa tæt højere oppe — c. en halv Streg paa »Normandiet« Styrbordsbov og omtrent i en Skibslængdes Afstand. Roret blev straks lagt haardt Bagbord, og Maskinerne blev sat paa »langsomt frem«, og samtidig blev der givet et Stød i Fløjten; dette Signal blev straks efter gentaget. Dampereen havde faaet Barken om paa sin Bagbordsside, men denne maa imidlertid have givet Styrbords Ror, idet den nemlig viste grønt Lys paa »Normandiet« Bagbordsside. »Normandiet« Maskine blev nu standset og sat paa fuld Kraft »Bak«, samtidig med at der gaves tre korte Stød i Fløjten, men Barken nærmede sig hurtigt og ramte med sin Bagbordsbov Dampereens Bagbordsbov, forarsagende en Del Skade. Fra »Normandiet« Side fremhævedes det, at Barken ikke gik med modereret Fart, ikke gav korrekte Taagesignaler, og at den fejlagtig gav Styrbords Ror og undlod at holde Kurs og Fart.

Dommeren fremhævede i sin Kendelse, at han, efter de Sejl Barken havde ført paa det paagældende Tidspunkt og under Hensyn til at den havde været mange Maaneder i Søen og var stærkt tilgroet i Bunden, ikke var af den Anskuelse, at den havde gjort for stærk Fart. Den vedblev at holde Kurs, indtil Dampereen kom i Sigte, og først da man saa, at en Kollision var uundgaelig, blev Roret lagt haardt Bagbord. Resultatet af denne Manøvre var, at Barken i Stedet for at blive ramt lige paa Styrbordsside fik et Strejkslag paa Bagbordsbov. Skibene kom egentlig ikke i direkte Kollision, men Dampereens Bagbordsanker blev revet ned og faldt mellem Skibene og beskadigede dem begge, dog ikke særlig slemt.

Fra »Normandiet's Side var det fremhævet, at Barken maatte have givet Styrbords Ror, dette, mente Dommeren, var umuligt, for i saa Fald maatte den være bleven ramt paa Styrbordsside. Hele Skylden for Sammenstødet maatte tillægges Damperen, da det var dens Pligt at holde sig klar af Sejleren, og her var ikke Tale om noget uafvendeligt Ulykkestilfælde. Dommeren bemærkede at der var foretaget Ændringer i Damperens Dagbog: Ændringer forløjede altid at blive paatalt, idet det altid var ubehageligt at opdage, at saadanne var foretaget og da navnlig paa vigtige Tidspunkter og vigtige Ændringer. Man vilde dog ikke i dette Tilfælde tage Hensyn til det, idet han ikke ønskede at tilskrive »Normandiet's Mandskab en saadan Handling som at ændre i Dagbogen for at føre Retten eller nogen anden bag Lyset. Optegnelserne i en Dagbog skulde der ikke rettes i, sagde Dommeren, det oprindelige maatte endelig blive staaende, og skulde der foretages Rettelser, var det bedre mundtlig at fremkomme med dem i Retten. Hele Skylden for Sammenstødet blev lagt paa Damperen ud fra den Forudsætning, at det er dens Pligt at holde sig fri af Sejlskibets Kurs, og det havde den ikke gjort. (»Shipp. Gaz.«.)

## Skoleskibe.

Fra en færende Skibsfører har vi modtaget følgende:

For dem, som interesserer sig for Søfart og de Omraader, den berører, har de forskellige Artikler, som er fremkommet i *Dansk Søfartstidende* af Kaptajnerne P. Hedegaard og C. Albertsen angaaende Navigatorers Uddannelse, sikkert ikke været uden Interesse. Uden at komme nærmere ind paa de nævnte Artikler vil jeg tillade mig at fremkomme med følgende om det samme Emne.

Livet paa Soen nu er jo i mange Maader meget forskelligt fra, hvad det var før, hvorfor de Fordringer, der stilles til en Sømand nu, ogsaa maa være anderledes end tidligere. Hvad Solivet var før, og hvad der den Gang fordredes af en dygtig Sømand, er kendt nok, hvad der derimod maa fordres nu, synes der jo at herske en hel Del Uenighed om, men for dem, som vælger Soen som deres Livsvej for paa den at kæmpe Kampen for Tilværelsen, gælder der samme Maal nu som før, nemlig fremad og opad, saaledes at Tilværelsen bliver den bedst mulige baade for dem selv og for dem, der skal arbejdes sammen med. I første Række kræves der da her, at enhver kan udføre sin Tjeneste godt og vil gøre sin Pligt med Villighed og Glæde, men for at kunne dette kræves der en til Forholdene passende Uddannelse. For et Skibs Fører gælder det jo, ligemeget hvilket Skib han end har, at hvor han kommer i Ind- eller Udland, har han mange Pligter at opfylde, og blandt disse i Særdelshed repræsentative Pligter overfor Købmænd, Mæglere, Agenter, Autoriteter og andre. Han skal kunne optræde med saa megen Sikkerhed, at disse Mennesker i ham ser den ligestillede og dannede Mand. I manges Øjne har dette muligvis mindre at sige, men sikkert er det dog, at den Mand, der som Fører af et Skib formaar dette, vinder langt mere Fremgang overalt, hvor han kommer, end den, som mangler disse Forudsætninger, og her ligger et Punkt, som bør betænkes, naar Talen er om Højnelse af Standen. For at kunne gøre Fremgang, hvor det drejer sig om Forretninger og udrette noget, er det ikke nok at kende Forretningsgangen, men der skal foruden dette en egen Dygtighed til for paa en diplomatisk, klog og standsmæssig Maade at udnytte sit Kendskab til Sagen og gennemføre Forretningen med Held. Netop for den Uddannelse, der kan udvikle disse Egenskaber, gælder det at have Øjnene aabne, for at hæve Standen til det Punkt, hvor den bør være. Foruden at føre et Skib

fra Havn til Havn venter der Førerer andre vigtige Opgaver, nemlig Varetagelsen af Rederens Interesser i fremmede Havne.

Hvorledes staar det til med Uddannelsen paa dette Omraade, naar en ung Styrmand overtager Stillingen som Fører? Den er vist i de fleste Tilfælde meget svag. Grunden hertil kan maaske for en Del søges deri, at de fleste Skibsførere ikke føler megen Lyst til at sætte deres Styrmand ind i Rederens Forretninger, da disse nærmest betragtes som værende af privat Natur. Naar en Styrmand derfor naar op til at blive Fører, staar han som oftest fuldstændig fremmed overfor de forskellige Forhold, der opstaar paa dette Omraade, og hvor skulde han ogsaa have lært disse at kende? Fra sin Ungdom af er han optaget af den daglige Gerning, hvad enten denne nu bestaar i Lastning, Losning, Behandling af et Merglespiger, Rusthammeren eller anden Somandsgerning, og efter et ofte forjaget Kursus paa en Navigationsskole, hvor der ikke levnes Tid til Uddannelse i denne specielle Retning, kommer den unge Mand saa maaske om Bord som Styrmand og maa nu som Leder deltage i den daglige Gerning, som, naar han vil udfylde sin Stilling med Paalidelighed og Dygtighed, optager hans Tid, saa det let kommer til at gaa, som det kan bedst med hans videre Uddannelse paa de nævnte Omraader. Faar han derefter Skib at føre, saa er den unge Skibsfører nu tvunget til uden videre Forkundskaber i den antydede Retning selv at arbejde sig ind i sin ny Stilling og uddanne sig i denne. At dette ikke lader sig gøre, uden at der begaas Fejl og forarsages Tab, er jo kun en naturlig Følge af Forholdene.

Hvorledes vil disse mindre heldige Forhold kunne afhjælpes, og hvorledes skal Tiden til en videregaaende Uddannelse kunne opnaas? Er det monstro nødvendigt, at en ung Mands hele Ungdom, 5—8 Aar, udkræves for at opnaa de Færdigheder, som kræves af en Matros? Kunde den unge Mand, som har sat sig til Maal ved Anvendelse af al sin Evne og Energi at arbejde sig frem til det bedste, Standen kan give ham, ikke med Fordel anvende en vis Tid af disse Aar til videre teoretisk Uddannelse og Erhvervelse af Kundskaber, som vanskelig kan undværes i den Stilling, han senere i Livet vil komme til at indtage? Hvis man nu vil spørge mig, hvorledes det skal blive den unge Mand muligt at udnytte sine Læreaar paa den Maade, jeg her har antydnet, saa vil jeg svare, at det næppe kan ske paa anden eller bedre Maade, end ved at han seiler i nogle Aar i et Skoleskib. Disse Skibe koster imidlertid Penge, især naar der skal gives flinke, uformuende Elever frit Ophold om Bord, men det bør staa de danske Redere klart, at om de ogsaa maa ofre noget herpaa, saa kan det sikkert ventes, at det vil komme igen med Renter, idet en dygtig, sprogekundig og merkantillt uddannet Fører ved givne Lejligheder selv bør kunne udføre Arbejder og Forretninger, som Rederne nu ofte i dyre Domme maa betale Agenter og Mæglere for. Og for Somandsstanden selv, baade i den mindre og den større Fart, vil dette betyde en Højnelse af Standen, en Lettelse og bedre Muligheder i Kampen for Tilværelsen.

Skibsfører.

## Forslag til Lov

om

Ophævelse af Lov Nr. 64 af 7 April 1899 om Tillæg til Frihavnslov Nr. 44 af 31. Marts 1891 § 5.

(Fremst i Folketinget den 21. Marts 1912 af Minister for offentlige Arbejder Thomas Larsen.)

Den i Lov Nr. 64 af 7. April 1899 om Tillæg til Frihavnslov Nr. 44 af 31. Marts 1891 § 5 indeholdte Bestemmelse om, at det ikke uden Lovgivningsmagtens Samtykke kan tillades nogen anden end Staten, Kjøbenhavn Havn eller Kjøbenhavns Kommune at er-

hverve Ejendomsret til et Vandareal i Kjøbenhavn Havn eller til Land, der i samme indvindes ved Tørlægning eller Opfyldning af et Vandareal, medmindre saadant Vandareal allerede nu er privat Ejendomsret undergivet, ophæves.

#### Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Mellem Havnekaptajnen i Kjøbenhavn og Aktieselskabet »Det ostasiatiske Kompagni« er der under Forbehold af fornøden Approbation oprettet en Købekontrakt, hvorved Kjøbenhavns Havnevesen til nævnte Aktieselskab afhænder tvende henholdsvis 4216 m<sup>2</sup> og 5556 m<sup>2</sup> store, af Havnevesnet ved Opfyldning tilvejebragte Arealer, hvoraf det første er beliggende i sydlig Forlængelse af Islands Brygge, grænsende umiddelbart op til Tværgaden mellem Islands Brygges Forgade og Baggade Syd for »Dansk Soyakærefabrik«s derværende Ejendom, medens det andet er beliggende Øst for det foran omhandlede Areal. Kjøbenhavn Havneraad, hvem Sagen har været forelagt, har tiltraadt Havnekaptajnens Indstilling om Approbation paa Kontrakten, og Ministeriet er for sit Vedkommende beredt til at give denne, men da de paagældende Arealer ikke kan henføres under det c. 50 Tonder Land store Landstykke, til hvis Afhændelse der blev givet Samtykke ved Lov Nr. 135 af 20. December 1901, vil det i Henhold til § 5 i Lov Nr. 64 af 7. April 1899 være nødvendigt, forinden dette sker, at erhverve Lovgivningsmagtens Samtykke dertil. Under Henviisning til de nedenfor nærmere omtalte Ulemper, som er forbunden med i hvert enkelt Tilfælde af Afhændelse at skulle erhverve saadant Samtykke, har imidlertid saavel Havnekaptajnen som Havneraadet foreslaaet, at det fornødne Samtykke straks søges erhvervet for samtlige de Arealer Syd for Langebro, om hvis Opfyldning og Afhændelse der i en for Tiden overskuelig Fremtid kan antages at blive Spørgsmaal. Ministeriet er i og for sig enig heri, men maa under disse Omstændigheder anse det for rettest, at den nævnte Lovbestemmelse helt ophæves, og idet man ved nærværende Lovforslag stiller Forslag herom, skal man til nærmere Begrundelse deraf anføre følgende:

Indtil oftonhandlede Lovbestemmelse blev givet, afgjordes Sager om Afhændelse af Arealer, der tilhørte Havnevesnet, af Havnebestyrelsen, det vil sige af Havneforvaltningen med ministeriel Godkendelse, forinden hvis Afgivelse Havneraadets Erklæring indhentes. Medens det ikke vides, at denne Ordning nogen Sinde har medført Ulemper, har derimod den ovennævnte Lovbestemmelse om Nødvendigheden af Lovgivningsmagtens Samtykke allerede flere Gange siden dens Ikrafttræden vist sig meget uheldig. Bestemmelsen, hvis Indhold især paa flere Punkter er ret uklart, medfører jo nemlig, at det, hver Gang en saadan Afhændelse skal finde Sted, er nødvendigt alene i denne Anledning at uøjelige Lovgivningsmagten. Hvor det drejer sig om smaa Arealer af ringe Værdi, er dette ganske urimeligt, men selv hvor det drejer sig om store Arealer, og Afhændelsen derfor kan være af større principiell Betydning, synes en forudgaaende Undersøgelse af vedkommende Ministerium, Havneforvaltningen og det af Repræsentanter saavel for Stat som Kommune — derunder i Folge Frihavnslovens § 10, 2det Stykke, ogsaa Rigsdagen — bestaaende Havneraad, at maatte være et fuldt betvægende Grundlag for en saadan Sags Afgørelse. Hertil kommer yderligere, at Sager af denne Art ikke sjældent kræver en hurtig Afgørelse, saa at der kun daarligt er Tid til at tilvejebringe Lovhjemmel; men endnu værre stiller Forholdet sig selvfølgelig, naar Spørgsmaal om en Afhændelse opstaar og skal afgøres paa en Tid af Aaret, hvor Rigsdagen ikke er inde.

Lovforslaget kom til første Behandling i Folketingets Møde den 26. Marts og henvistes til Finansudvalget.

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene vedvarende malte fra de sejlbare Havne. Danmark har udbudt en enkelt Kornlast til lav Rate, Tyskland og Vestsverig er uden Interesse, og Østnorge har kun enkelte Laster, hovedsagelig til Havne, som Rederne ugerne sender Skibe til. Derimod er Forholdene paa Bottenhav og Finskebugt gunstige, specielt for lidt senere Lastning, hvor Befragterne er gaaet ind paa Tillæg i Raterne for en Del Havnes Vedkommende, dog er der kun sluttet ganske enkelte Fragter. For Returfragter Vest fra ligger Markedet paa Grund af Strejken vedvarende tomt for Kullaster, ligesom der kun er faa Clay- og andre Laster, men forhaabentlig vil Forholdene bedre sig i sidste Halvdel af Maanedten.

## Generalforsamlinger.

### Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt sin aarlige Generalforsamling den 3. April i Foreningens Ejendom, Ny Toldbodgade 3.

Formanden, Kammerherre, Kommandør A. B. Münter lod Forsamlingen Velkommen.

Grosserer Carl Melchior overtog Hvervet som Dirigent, erklærede Generalforsamlingen lovlig indvarslet og gav Ordet til Formanden, som afgav følgende

### Aarsberetning.

Foreningen omfatter Kjøbenhavns Navigationsskole med den største Interesse og ofrer den sine største Kræfter. Skolens Virksomhed var i det forløbne Aar meget betydelig, og der var et stort Antal Elever, gennemsnitlig 76 imod 49 Aaret forud. Det største Antal var 93 imod 66 forrige Aar, mindste Antal 67 mod 37, alt-saa en Forøgelse af omtrent 50 pCt. Det var en Lykke, at Skolen var kommet ind i store ny Lokaler og havde Plads nok. Det har været sværere for Forstander C. D. Neergaard og Skolens Personale, som har arbejdet med fuld Kraft, og vi skylder dem stor Tak derfor.

Aarsagen til den store Tilgang var ikke Søfartens større Udvikling eller de hedre Tider men den, at Skoleskibet »Viking« havde fulde sin 3dje Rejse og uddannet sit første Hold Elever. Af dem søgte en stor Del vor Skole. Vi gjorde den glædelige Erfaring, at de tre Aars Ophold paa »Viking« faldt godt ud ved Skolen. Det gennemsnitlige Eksamenresultat for »Viking«s Elever var overordentligt godt, og de lagde en monsterværdig Disciplin for Dagen.

»Viking« interesserer os stærkt, og det er gaaet saa glædeligt, at vi med Sikkerhed kan sige, at »Viking« som Skoleskib vil blive fortsat, efter at der er bleven bovilget et Statstilskud, om end betydeligt mindre end tidligere.

Vi vedtog i Fjor at virke for hedre Kendskab til Modersmaalet blandt de unge Mænd paa vor Skole. Sammen med andre Smandsskoler udsendte vi Skemaer til Besvarelse til Folkeskolerne. Af de indkomne Besvarelser fremgik det, at den Færdighed i Modersmaalets Anvendelse, som bør kunne kræves, fattes hos en stor Del af de unge Mennesker, som skal gennemgaa en Fagskole. Vi har i denne Sag fundet en ny Allieret i Indenrigsministeren. Under en Forhandling i Folketinget om Bevilling til de tekniske Skoler den 21. Oktober f. A. udtalte Ministeren, at Lærerne ved disse Skoler beklagede, at de skulde henvitte alt for megen Tid til Regning, Skrivning og Dansk. I Folkeskolen bør først og fremmest disse, de vigtigste Elementærfag læres godt, det hjælper ellers kun lidt, at der læres eller undervises i flere Sprog eller andre videregående Fag. Vi har da henvendt os til Kultusministeren med Henstilling om en forbedret Undervisning i Folkeskolen. Vi har endnu ikke modtaget Svar paa vor Henstilling. Men har vi én Gang taget Sagen op, er det vor Skyldighed ikke at lade den falde.

Den saa længe ønskede Forbedring i Uddannelsen paa Navigationsskolerne omtalte jeg i Fjor. De forskellige Ministeriers korte Levetid har hidtil været til Hinder for Sagens Gennemførelse. Der er nu kommet mere Ro over vore indre politiske Forhold, men endnu er Forbedringen ikke gennemført. Imidlertid er der af Handelsministeriet nedsat en Kommission, som endnu ikke er kommet til noget Resultat, men vi haaber, det vil komme til næste Aar.

### Regnskabet.

Grosserer Moses Melchior gennemgik som Kasserer Foreningens Regnskab. Han bemærkede, at alle Indtægter og Udgifter vedrørende Skolen nu findes opført paa Skolens Regnskab, hvorved der opnaas en klarere Oversigt end tidligere over, hvad Skolen koster Foreningen. For har nemlig en Del Udgifter til Skolen været opført paa Foreningens Regnskab, og det var ubehdligt, naar der søgtes Tilskud til Skolen, at dens Regnskab ikke udviste, at den trænger saa haardt til Støtte, som den gør.

Foreningens Regnskab balancerer med Kr. 26.158 paa Indtægts- og Udgiftsside. For Skolens Vedkommende udgjorde Skolepengene Kr. 18.716 imod 12.097 Kr. det foregaaende Aar. Foreningens Tilskud til Skolen udgjorde Kr. 5.107. Af Foreningens Indtægter kan nævnes en Renteindtægt af Kr. 10.406 og Medlemskontinentet, der udgjorde Kr. 625 mod Kr. 725 det foregaaende Aar. Der er altsaa her en Tilbagegang, men det er besluttet at udsende et Cirkulære for derved at vinde ny Tilgang af Medlemmer til Foreningen. Kasseholdningen var ved Aarets Begyndelse Kr. 8.526, ved Aarets Udgang Kr. 15.746. — Foreningen ejede den 31. December 1911 ialt Kr. 260.743 imod Kr. 254.449 den 31. December 1910. Formuefremsættelsen var saaledes 6.300 Kr.

Kassereren bemærkede iøvrigt med Hensyn til Regnskabet, at man har fundet det nødvendigt at forhøje Pensionerne paa Grund af den stærke Prisstigning paa alle vigtigere Livsforbrugsforbruger i de senere Aar. Pensioner, der blev givet for en Aarrække siden, er ikke længere tilstrækkelige. En Lærerenke der i 1877 blev tilstaaet Kr. 200 i Pension, kunde den Gang klare sig dermed, og hun havde ingen Næringsorger. Nu er de 200 Kr. lig Nil — En Enke med tro Barn fik for en Del Aar siden Kr. 450 i Pension, men det slaar ikke længere til. En ældre Lærer fik Kr. 500 i Pension, men det er ogsaa nu for lidt. Vi fandt det derfor rigtigt

at forøge alle Pensioner, hver med Kr. 200. Vi kunde ogsaa ønske, at andre Foreninger vilde have Opmærksomheden henvendt paa denne Sag og forløje Pensionerne, for saa vidt som de har Raad dertil. Det her anførte kan selvfølgelig siges ogsaa om pensionerede Embeds- og Bestillingsmænd under Stat og Kommune, men det falder jo uden for vor Forenings Opgaver.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

#### Bestyrelsesvalg.

De efter Tur fratredende Bestyrelsesmedlemmer: Viceformanden Kaptajn Jacob Holm, Kaptajn A. V. Knudsen og Kaptajn i Fladen G. C. Amstrup, genvalgte enstemmigt. Revisorerne Direktør C. Will og Kontreadmiral Middelbo genvalgte ligeledes enstemmigt.

Dermed sluttede Generalforsamlingen.

#### Det forenede Dampskibsselskabs

Generalforsamling afholdes af Bestyrelsens Formand, Kammerherre, Admiral Richelieu, der, efter at Højesteretsagfører Shaw var valgt til Dirigent, aflagde Beretning og Regnskab, som har været udfordrigt omtalt her i Bladet.

Nettooverskudet har været Kr. 5,389,900, hvoraf ialt afskrives Kr. 2,009,985, medens Kr. 1,500,000 henlægges til Reservefonden og lige saa meget udbetales som 6 pCt. Dividende.

Vedrørende Aktiekapitalens Udvidelse udtalte Formanden, at man havde fundet Tidspunktet belejligt til at benytte den tidligere givne Bemyndigelse til Udvidelse, navnlig for at skaffe gode Passagerbaade for Amerikafarten, ligesom man havde indset, at Prisen for Skibbygning vilde stige. Da man overvejede, hvorledes Udvidelsen skulde foretages, og da det skulde ske hurtigt, navnlig paa Grund af de urolige Forhold i Europa, besluttede man at modtage et meget smukt Tilbud fra Privatbanken og Landmandsbanken, som havde overtaget Aktierne til Pari, uden at der var Spor af Udgifter for Selskabet. Tilbudet var saa smukt, at man deri kunde se et Bevis paa Bankernes Interesse for Selskabet.

Havde man ikke handlet hurtigt, var den store Amerikabaads Aflevering bleven forsinket.

Havde man udbudt paa almindelig Vis, maatte man have forlangt 103, og man kunde to Maaneder efter have købt Aktierne paa Børsen for 108 ÷ 6 pCt. vedhængende Udbytte, saa at det sikkert ikke havde været let at udbyde i Efteraaret.

Hvad Udbyttets Fastsættelse angik, da var det først efter store Overvejelser, at man havde besluttet at henlægge Kr. 1,500,000 til Reservefonden for at betrygge Selskabets Stilling. Der var henlagt meget, c. 14 pCt., men de to store udenlandske Selskaber var oppe paa større Henlæggelser, indtil 23 pCt. af Aktiekapitalen. Assurancepræmierne steg dertil meget, hvorfor man for selv at kunne overlæge en Del af Risikoen maatte konsolidere saa meget som muligt.

Overretssagfører Fr. Winther vilde paa en ikke ubetydelig Aktionærgruppes Vegne udtale, at Aktieovertagelsen i Efteraaret havde vakt ikke ringe Misforhold. Formanden havde lige udtalt, at Selskabet havde gjort en god Forretning, men Taleren kunde ikke give Formanden Ret. Da Aktieovertagelsen fandt Sted, var Kursen 113, og at den senere gik ned til 108, var Fondsbørsens Tak for sidst, fordi man ikke havde henvendt sig til Aktionærerne. (Hør!) Man havde haft dobbelt Foje til at vente en saadan Henvendelse, dels fordi Kursen var høj nok, dels fordi man i Selskabet ikke var forvænt med Udbytte. Naar Aktionærerne roligt fandt sig heri, hvad der sikkert var rigtigt, skyldte Bestyrelsen ogsaa Aktionærerne Hensyntagen ved at tilbyde dem de ny Aktier. Den rigelige Henlæggelse berettigede ogsaa Oppositionens Optræden. Han vilde ikke foreslaa at undlade at give Decharge, hans Forslag vilde først fremkomme under Bestyrelsesvalget.

Godsejer Petersen, Ødemark, beklagede sig ogsaa over, at Bestyrelsen lod Bankerne tjene netop paa det Tidspunkt, da der var Haab om, at Aktionærerne kunde faa noget ud af deres Taalmodighed. (Hør! Bravo!)

Overretssagfører Cohn savnede vægtige Motiver for Bestyrelsens Handlemaade, der sikkert ikke var juridisk lovmæssig. Ogsaa det ny Aktielovudkast var absolut i Strid med Bestyrelsens Beslutning, og det kunde dog ikke tænkes, at Bestyrelsen in pleno skulde være ukendt med denne Lovs Bestemmelser. Det havde forbavset ham, at Bestyrelsen ikke havde vægtigere Motiver.

Justitsraad Møllmann takkede for det smukke Regnskab og mente ikke, at det var værd at tale saa meget om Udvidelsen. Det var en fornuftig Dividendepolitik, der var ført. Nu havde man en solid Basis at bygge paa, og saa kunde de større Udbytter komme.

Admiral Richelieu vilde hævde, at hans Betragtninger vedrørende Aktieemissionen var rigtige. Da Aktierne var oppe i 113, var det kun sket, fordi man paa Børsen havde drevet Kurserne kunstigt op ved at tale om 7 pCt. Udbytte, og dette var usundt. Godsejer Petersens Angreb paa Bestyrelsen vilde han tilbagevise, saa meget mere, som det var bygget paa forkerte Tal. Det var Bestyrelsens Skyldighed at arbejde paa at gøre Selskabet saa godt underbygget som muligt. Det vilde, syntes han, være et udmærket Tidspunkt for Bestyrelsen at gaa paa, naar den blev angreben i den Grad Bestyrelsen kunde forsvare at aflevere Selskabet, som det nu var. Thi i 7 Aar var det lykkes den at drive Selskabet frem fra stor Gæld til et konsolideret Foretagende. Formanden vilde meddele, at han og hele Bestyrelsen vilde gaa, hvis man satte en ny Mand ind i Bestyrelsen. Ikke fordi man havde noget imod Vekselmægler Erik Mol-

ler, der var foreslaaet, tværtimod vilde man under normale Forhold meget gerne se ham i Bestyrelsen. Iøvrigt mente man, at Veksellerne var repræsenteret ved Godsejer Lassen.

Formanden udtalte sig meget skarpt imod Godsejer Petersen, Ødemark, medens han iøvrigt anerkendte Oppositionens Ordførers korrekte Holdning.

Professor Torp udtalte, at selv om han havde været med til at give Udkast til en Aktielov, var det jo ikke givet, at han var helt enig i enhver Bestemmelse i Udkastet, og i hvert Fald var det hans Mening, at Bestyrelsen her havde handlet, som det var bedst for Selskabet.

Efter at Grosserer Østergaard havde takket for Bestyrelsens gode Arbejde, havde endnu Godsejer Petersen og Overretssagfører Cohn Ordet, hvorefter Professor Torp udtalte, at samme Fremgangsmaade som nu med Aktieemissionen var anvendt for i Selskabet. At der skulde være foretaget et — juridisk set — Overgreb overfor Aktionærerne, vilde det vist ikke være let at faa Domstolens Udsagn for.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter man skred til Valg af Bestyrelsesmedlem.

Direktør J. C. Tuxen var af Bestyrelsen anbefalet til Genvalg, medens Oppositionen opstillede Vekselmægler Erik Møller.

Overretssagfører Winther vilde udtale, at han stadig mente, at Bankerne kunde have tilbudt de gamle Aktionærer forlods Tegning, saa havde man faaet alle Veksellerne med sig. Naar den Gruppe, han repræsenterede, opponerede og foreslog Vekselmægler Møller, saa var det ikke, fordi man havde noget som helst mod Direktør Tuxen, hvis Dygtighed man anerkendte. To kunde jo imidlertid ikke sidde paa én Plads, og da hans Gruppe ønskede en Repræsentant for Fondsbørsen, maatte jo eventuelt den anden vige. Han beklagede, at Bestyrelsen, hvis gode Ledelse hans Gruppe iøvrigt anerkendte, vilde være solidarisk, men han forstod det. Han vilde nu rette det Spørgsmaal til Bestyrelsen, om dens Medlemmer vilde stemme med de Stemmer, den sad inde med, og om de ansaa sig berettiget dertil.

Dirigenten: Det Spørgsmaal afgør jeg, og jeg mener, at Bestyrelsen har Ret dertil.

Winther: Maa jeg faa mine Bemærkninger førte til Protokols.

Formanden: Som jeg alt har sagt, har vi intet imod Vekselmægler Møller, men vi ønsker Genvalg af Direktør Tuxen. Selvfølgelig benytter vi vor Ret som Aktionærer.

Man skred derefter til Afstemning, som resulterede i, at Direktør Tuxen genvalgte med 74,108 Stemmer, medens der faldt 33,875 Stemmer paa Vekselmægler Erik Møller.

Resultatet hilstes med Bifald.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Tærkdampere »Timsah«, tilhørende Det østasiatiske Kompagni her, er i Følge »Shipp. Gaz.« bleven solgt til Rusland. »Timsah« maaler 327 Brutto og 134 Netto Reg.-Tons og er bygget hos Löbnitz & Co. i 1884; dens Dimensioner er 134' × 25' 4" × 11' 1".

Den 3. ds. løb en 3/m. Skonnert af Stabelen fra J. Ph. Jørgensen Værft paa Thuro. Skonnerten, som fik Navnet »Dagmar«, maaler 220 Brutto Reg.-Tons; den skal føres af Kaptajn J. L. Petersen, og J. Ph. Jørgensen bliver korresponderende Reder.

»Dagmar« bliver det fjerde Skib fra samme Værft og under samme Reder, som Kaptajn Petersen bliver Forer af. Anlægskapitalen for de fire Fartøjer andrager i Følge »Svendb. Amtst.« Kr. 207,000.

Gennem Svendborg Skibssalgsbureau ved Chr. Bang er Skonnert »Dannebrog« af Troense solgt til Sverige for Kr. 8,000, ligeledes er Skonnert »Laura« af Svendborg gaaet samme Bureau solgt til Sverige for Kr. 13,000.

Ingeniør A. Vaug, Hellerup, har i Følge »Berl. Tid.« afsluttet Kontrakt om Bygning af 2 St. Hopperfartøjer paa 300 Tons dw. for Entreprenørfirmaet Frank Beirs i Portsmouth. De skal bygges paa hollandsk Værft til engelsk Lloyd.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

# De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa  $\frac{1}{2}$  Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faaes gennem alle Skibshandlere og i

**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØN'S**  
AKVAVITTER.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
bert, pass. Gravelines 10./4. -- Alexandra, Nielsen, ank. Boston  
7./4. -- Algarve, Borries, afg. herfra 6./4. -- A. N. Hansen,  
Sorensen, afg. herfra 8./4. til Riga. -- Antwerpen, Madsen, ank.  
hertil 4./4. -- Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 4./4. --  
Arno, Fischer, afg. Cadix 8./4. -- Aurora, Gommesen, ank.  
Antwerpen 3./4. -- Beira, Lunge, ank. Marseille 6./4. -- C. F.  
Tietgen, Thomsen, afg. New York 4./4. -- Chr. Broberg,  
Mortensen, pass. Brunshüttel 8./4. -- Christian IX, Mikkelsen,  
ank. Gravesend 8./4. -- Dagmar, Bogvad, pass. Gibraltar 6./4. --  
Esbjerg, Strufve, afg. herfra 9./4. til Libau. -- Florida, An-  
dersen, afg. Buenos Aires 30./3. -- Garonne, Kromann, ank.  
Bordeaux 7./4. -- Odessa ank. Libau 4./4. -- Omsk, Jacobsen,  
pass. Holtenau 8./4. -- Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund  
6./4. til New York. -- Hengest, Munk, ank. Danzig 8./4. --  
J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 9./4. -- Jolantha, Ras-  
mussen, ank. hertil 9./4. -- Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel  
7./4. -- Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 23./3. -- Kiev,  
Jørgensen, ank. hertil 22./3. -- Kursk, Wieneke, ank. Windau 3./4.  
-- Loire, Craignou, pass. Holtenau 10./4. -- Louise, Larsen, ank.  
Pillau 3./4. -- Louisiana, Ørsted, afg. Boston 5./4. -- L. P.  
Holmblad, Svane, afg. Smyrna 8./4. til Catania. -- Nicolai II,  
Jørgensen, pass. Gibraltar 7./4. -- Nordjylland, Søberg, ank.  
hertil 4./4. -- O. B. Suhr, Frisette, ank. Dunkerque 6./4. --  
Oscar II, Hemmel, afg. Kristiania 9./4. hertil. -- Pennsylvania,  
Lissner, ank. hertil 21./3. -- Perm, Gotthardt, afg. London  
7./4. -- Pregel, Iversen, ank. Danzig 6./4. -- Saga, Hansen,  
ank. Riga 9./4. -- Saxo, Müller, ank. Cuxhaven 9./4. -- Seine,  
ank. Bordeaux 9./4. -- Texas, Clauson-Kaas, ank. Frederikstad  
7./4. -- Tiber, Petersen, ank. Reval 7./4. -- Tomsk, Wiberg,  
afg. Genua 9./4. -- Tula, Therkildsen, ank. Marseille 9./4. --  
Saratorov afg. Hull 9./4.

**Urania.** Eklipika, Hemmingsen, ank. Port of Spain 6./4. --  
Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Rufisque 2./4. --  
Svend, Schmidt, ank. Middlesbrough 4./4. -- Urania, Clausen, ank.  
Rotterdam 9./4.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Emden 8./4. -- Kron-  
prins Fredrik, Andresen, afg. Neufahrwasser 7./4. -- Eng-  
land, Andersen, ank. Esbjerg 2./4.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang ank. Vlissingen 11./4.  
for udg. -- Samui ank. Vlissingen 10./4. for udg. -- Bandon  
pass. Port Said 31./3. for udg. -- Pangan afg. Marseilles 3./4. for  
hjemg. -- Chumpon afg. Singapore 4./4. for hjemg. -- Esrom  
afg. Singapore 6./4. for udg. -- Arabien afg. Kobe 11./4. for  
udg. -- Kina afg. Sabang 27./3. for hjemg. -- Siam afg. Emden  
6./4. for hjemg. -- Tranquebar afg. Karatsu 31./3. for hjemg.  
-- Cathay ank. Frederikstad 3./4. for udg. -- Indien ank.  
San Francisco 23./3. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas  
23./3. for udg. -- St. Croix afg. Portland 4./4. for udg. -- St.  
Jan afg. Havre 10./4. for hjemg.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shu-  
koff, Brøndt, ank. Burutisland 5./3. -- Johan Siem, Nielsen,  
afg. Windau 4./4. til Rotterdam. -- Harald Klitgaard, Ras-  
mussen, ank. Kjøbenhavn 22./3. -- Russ, Petersen, ank. Santa Fe  
5./4. -- Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 15./3.  
til Savannah. -- Excellence Pleske, Tannebek, ank. Nyborg  
31./3. -- Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Bahía Blanca  
4./3. -- Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St.  
Thomas 21./3. til La Plata. -- Vladimir Reitz, Olsen, afg.  
Antwerpen 15./3. til New York. -- Helmer Mørch, Thorsoe,

afg. Las Palmas 5./4. til Kristiania -- Newa, Dahl, ank. Buenos  
Aires 28./3.

**Vesterhavet.** Dagmar, Skou, afg. Gibraltar 8./4. til Saffi.  
-- Rigmar, Uldall, afg. Burriana 7./4. til London. -- Marie,  
Jessen, pass. Dover 8./4. for Casablanca. -- Jøger, Schiff, ank.  
Gelle 7./4. -- Ellen, Hansen, afg. Brunshüttel 8./4. til Rotter-  
dam. -- Nautik, Nielsen, afg. Hook of Holland 8./4. til Casa-  
blanca. -- Laura, Lund, afg. Burghhead 6./4. til Hook of Holland.  
-- Olga, Christensen, afg. Livorno 6./4. til Burriana. -- Gerda,  
Iversen, pass. Gibraltar 6./4. for Genua. -- Nexos, Basse, pass.  
Sagres 5./4. for Casablanca. -- Ulla, Hansen, afg. Rotterdam 5./4.  
for Falmouth. -- Cito, Jepsen, pass. Hanstholm 4./4. for Aarhus.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirkcaldy 4./4. --  
Marcha, Christensen, ank. Sunderland 29./3. -- Elna, Rathje,  
ank. Swansea 29./3. -- Therese, Pedersen, ank. Methil 1./4.  
-- Harriet, Larsen, afg. Arzew 5./4. -- Dagny, Therkildsen,  
afg. Susse 28./3. -- Simone, Møller, ank. Tynen 23./3. --  
Jeanne, Olsen, ank. Methil 28./2. -- Vera, Larsen, ank. Tyn-  
en 3./4. -- Daisy, Lagesen, ank. Swansea 16./3. -- Annine,  
Leth, ank. Swansea 9./4. -- Kamma, Løffer, afg. Susse 31./3.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Memel 2./4. -- Freja, Niel-  
sen, ank. Nantes 7./4. -- Vera, Thing, ank. Burutisland 26./3.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Rotterdam 6./4. til Frede-  
rikshavn. -- Europa, Hansen, afg. Rotterdam 5./4. til Göteborg.  
-- Frankrig, Friis, ank. Windau 7./4.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Gaudia 7./4. -- Helene, Søren-  
sen, ank. Oran 4./4. -- Sjølland, Sværre, afg. Emden 7./4. --  
Alice, Jørgensen, ank. Antwerpen 3./4.

**Botnia.** Gudrun, Samielsen, ank. Hook van Holland 8./4. --  
Ragnhild, Schultz, ank. London 4./4. -- Valborg, Hansen,  
pass. Brunshüttel 8./4. for Ghent. -- Estrid, Hansen, ank. Stock-  
holm 2./4. -- Gunhild, Hansen, afg. Emden 5./4.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. Antwerpen 5./4. til Hook of  
Holland. -- London, Bom, afg. Stockholm 6./4. til Kratzwieck.  
-- Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. -- Bryssel, Kaas, ank.  
Rotterdam 27./3.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Valencia 1./4. -- Wien,  
Boeck-Hansen, ank. Marseille 4./4. -- Roma, v. Thun, afg.  
Bathurst 27./3. til Marseille.

**Æro.** Erindring, Nielsen, ank. Königsberg 4./4.

**Redby.** Generalkonsul Elisejeff ank. Antwerpen 6./4.

### Sejlskibe.

**Æro.** Svip, Jensen, ank. Swinemünde 2./4. -- Agent Pe-  
tersen, Frederiksen, er afg. Hamburg til Maracaibo. -- Hans-  
signe, Hansen, er afg. Falmouth til Konakry. -- Minde, Rasmus-  
sen, ank. Nakskov 1./4. -- Signe, Hansen, ank. Pillau 1./4. --  
Marie, Østermann, ank. Guldborg 1./4. -- Nordland, Albertsen,  
ank. Aarhus 1./4. -- Merknr, Christensen, ank. Hundested 2./4.  
-- Genius, Bastrup, ank. Fowey 2./4. -- Maagen, Mortensen,  
ank. Svendborg 1./4. -- Niels, Christensen, ank. London 1./4. --  
Lorenz, Bager, ank. Lissabon 1./4. -- Gloria, Fabricius, ank.  
Esbjerg 2./4. -- R. Fabricius, Hansen, ank. Cadix 2./4. --  
Christine, Rasmussen, ank. Nykjøbing F. 2./4. -- Vera, Thjel-  
lesen, afg. Fakse Ladeplads 2./4. til Drammen. -- Karen, Boye,  
ank. London 2./4. -- Elsa, Boye, ank. Stolpmünde 2./4. -- I.  
Køfoed, Andersen, er 28./3. prajet paa 47° N. Br. 7° V. Lgd. paa  
Rejse fra Ayr til Casablanca. -- R. P. Nielsen ank. Sølvborg  
3./4. -- Marstal, Hansen, ank. Kjøbenhavn 3./4. -- A. H. Friis  
ank. Sølvborg 4./4. -- Ami, Christensen, ank. Kjøbenhavn 4./4.  
-- Bien, Petersen, ank. Aalborg 4./4. -- Salus, Andersen, ank.  
Langesund 5./4. -- Alf, Hansen, ank. Vejle 5./4. -- Herkules,  
Bager, ank. Vejle 5./4. -- Diana, Hansen, ank. Drolak 5./4. --  
Mars, Stegmann, ank. Pillau 6./4. -- Adele, Weber, ank. Nak-  
skov 5./4. -- Sejerskransen, Friis, ank. Porsgrund 4./4. --  
Marie, Petersen, er ank. Pillau. -- Industri, Raahauge, ank.  
Aalborg 4./4. -- Vigilant, Jacobsen, ank. Oskarshavn 5./4. --  
Fremad, Hansen, ank. Frederikstad 6./4. -- Danmark, Nielsen,  
ank. Porsgrund 5./4. -- Claudia, Aaberg, afg. Frederikstad 6./4.  
til Maryport. -- Albertine, Madsen, ank. Pillau 6./4. -- Smart,  
Christensen, ank. Horten 6./4. -- Anne, Hansen, ank. Neko 5./4.  
-- Dronning Louise, Lauritzen, ank. Leith Red 9./4. --  
Dorthea, Boye, ank. Hull 6./4. -- Kathinka, Olsen, ank.  
Sølvborg 7./4. -- Nielsine, Christensen, ank. Rauders 7./4. --  
Acacia, Jensen, ank. Swinemünde 7./4. -- Christine, Ras-  
mussen, ank. Aberdeen 8./4. -- Thor, Petersen, ank. Liverpool 8./4.  
-- Ingolf, Olsen, ank. St. Yves 8./4. -- Amalia, Andersen,  
ank. Norresundby 8./4.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. April 1912. -- Engelsk Soretsdom. --  
Skoleskibe. -- Forslag til Lov. -- Fragtmarkedet. -- Generalforsam-  
linger. -- Nybygninger. Kob og Salg. -- Skibsefterretninger. --  
Efterretninger for Søfarende.



# Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst samt Asiens Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

## Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**796. Klokketønde udlægges midlertidig.** Mariager-Fjord NØ. Kattegat. I April 1912 udlægges midlertidig en Klokketønde, c. 5 Sm N. 65° Ø. fra Banken paa Als-Odde, for at afmærke en Losseplads for Fyld. Den er Skibstafren uvedkommende. 56° 44' (42°) N. Br. 10° 28' (00°) Ø. Lgd.

**797. Fyr tændes.** Hellerup Lystbaadehavn, Sundet. Den 15de April 1912 tændes paa Hellerup Lystbaadehavns Ø.-Molehoved et grønt, fast Fyr, der lyser fra N. gennem Ø. og S. til V. Flammens Højde: 5 m. Graa, 4 m. høj, sekskantet Baue. Brændetid: 1ste April—1ste November. 59° 48' (55°) N. Br. 12° 35' (15°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 136, 160, 182, 210, 211, 229 og 250. Danske Lods, Side 288. Havne-Lods, Side 52. Fyr-Port, Nr. 202 A.)

**798. Vrags Beliggenhed.** Thisted-Bredning. Limfjorden. Vraget af den i Thisted-Bredning sunkne Galease ligger paa 56° 53' (45°) N. Br. 8° 48' (45°) Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 757. Kjøbenhavn 1912.)

### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**799. Fyr forandret.** Grankubben, Sverrig. Grankubben Fyr viser nu Et-Lyn hver 1 Sek. 58° 47' 58" N. Br. 17° 45' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 761. Kjøbenhavn 1912.)

**800. Oplysning om Ledefyr.** Narva, Finske Bugt, Rusland. Ledelyrene ved Mundingen af Narva flyttes eftersom Lobet over Barren forandrer sig. Ust-Narva Bagfyr har en Flamme-højde af 29 m og Forfyret af 17 m. Narva Bagfyr har en Højde af 12 m og Forfyret af 8 m. Narva Ledefyr: c. 59° 28 1/4' N. Br. 28° 02 1/4' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2699. Kjøbenhavn 1911.)

**801. Fyrs Brændetid.** Kunda og Kaspervig. Finske Bugt. Kunda Fyrs Brændetid: Fra 28de Maj til Skibshartens Ophør paa Grund af Is. 59° 31 1/4' N. Br. 26° 32 1/2' Ø. Lgd. Kaspervig Fyrs Brændetid: 28de Juli—28de December. 59° 36 1/4' N. Br. 25° 55 1/4' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

**802. Skydeovelsøer.** Reval, Finske Bugt. Fra Midten af April til Midten af November 1912 finder Skydeovelsøer Sted ved Indsejlingen til Reval. Skibe paa kun beslejte følgende Strækninger: 1) Farvandet mellem en Linie fra Katharinaldal Forfyr i N. 24° V. og Landet paa Ø.-Siden af Reval Bugt og Vuulsö. 2) Farvandet mellem Linjerne fra Suröp Fyr i N. 62 1/2° Ø. og N. 70° Ø. 3) Farvandet V. for 24° 35' Ø. Lgd. mellem 59° 30' 00" og 59° 30' 45" N. Br. Uden for de nævnte Strækninger er udlagt Skiver og Tønder.

Sejlskibe skal foruden de reglementerede Lanterner desuden blypigt vise Blus. De skydende Skibe fører et rødt Flag eller et rødt Lys. Under Natkskydning vises fra Signalmasten paa Karliö et temmelig klart, rødt Fyr 15 m over Vandet, og Nargö Fyr viser rødt Lys. Nargö Fyr: 59° 36 1/4' N. Br. 24° 30 3/4' Ø. Lgd.

**803. Afmærkning forandret.** Reval, Finske Bugt. Lys- og Klokketønden N. for Karliö udlægges ikke i Fornæret 1912, men i Stedet for udlægges en hvid Spiritønde med sort, nedadvendt Kost. 59° 30 3/4' N. Br. 24° 41 1/2' Ø. Lgd.

Samtidig ombyttes den hvide Spiritønde med sort, nedadvendt Kost paa N.-Enden af Middegrund med en hvid Lys- og Klokketønde med nedadvendt Kost, der viser et lyserødt, fast Lys. Om Vinteren ombyttes denne Tønde med en Spiritønde med nedadvendt Kost. 59° 31 1/4' N. Br. 24° 40' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155 og 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1098. Kjøbenhavn 1911.)

## IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

**827. Baake atter opført.** Gaham Reef, Jidda, Røde Hav. Paa Gaham Reef er opført en hvid Baake med Stang og Kugle. 21° 27 1/4' N. Br. 39° 08' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 630. Kjøbenhavn 1912.)

**828. Fyrt tlltaget.** Godavari Point, Cocanada Bay, Bay of Bengal. Godavari Point er tlltaget c. 5 Kbl mod NV til et Punkt, der ligger 5, Sm N. 77° Ø. fra Cocanada gamle Fyr-taarn. 9 m (5-fathom) Kurven i Indløbet til Bugten er flyttet udfærdiget og ligger nu paa Linien mellem den ny Yderende af Godavari Point og et Punkt, der ligger 1 1/2 Sm Ø. fra Vakalapudi Fyr. Godavari Point: 16° 57' N. Br. 82° 21' Ø. Lgd.

## X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**829. Oplysning.** Simaloeer, Sumatra V.-Kyst. Tg. Leutang, Ø.-Pynten af Simaloeer, ligger paa c. 2° 21' N. Br. 96° 29' Ø. Lgd., Tg. Bajan, S.-Pynten, paa c. 2° 19' N. Br. 96° 26' Ø. Lgd. og Tg. Kakat paa c. 2° 21' N. Br. 96° 19' Ø. Lgd.

Fra SØ.-Pynten gaar et Rev med 3, 5 og 15 m Vand langt ud; Ø.-Pynten ligger 1, Sm S. 36° Ø. fra Tg. Leutang, og S.-Pynten 3, Sm S. 6° Ø. fra samme. Revet med Vragtegnen paa 2° 17' N. Br. 96° 29' Ø. Lgd. (hollandsk Kort Nr. 251) ligger paa denne SØ.-Pynt.

Karang Og. Toebah ligger 2, Sm S. 55° V. fra S.-Pynten af Simaloeer; Revet har 7, m Vand og er c. 1200 m i Udstrækning. Revet med Vragtegn, 3, Sm N. 86° V. fra Kg. Og. Toebah eksisterer ikke; paa Stedet er loddet 245 m Vand.

Paa c. 2° 16' N. Br. 96° 24' Ø. Lgd., hvor der skulde være et Korallrev med 75 m Vand, er der fundet 760 m uden Bund.

**830. Tønde udlagt, Lystønde flyttet.** Sabang Baai, Sumatra N.-Kyst. I Sabang Baai er ndlagt en hvid Spidstønde i 11 m Vand 940 m S. 2° Ø. fra Fyret paa Massam Pynt. Den sorte Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, og som ligger ved denne Pynt, er flyttet og ligger nu i 15 m Vand 140 m S. 10° Ø. fra ovennævnte Fyr, der ligger paa 5° 53' N. Br. 95° 19' Ø. Lgd.

**831. Lystønder inddraget.** Birim Geul, Langsar Baai, Sumatra Ø.-Kyst. Den hvide og sorte Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærker, og den hvide Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, paa c. 4° 33' N. Br. 97° 58' Ø. Lgd., i Birim Geul, er permanent inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 623 og 744. Kjøbenhavn 1911.)

**832. Grund afmærkes.** Karimata, Borneo V.-Kyst. 1, Sm N. Revet paa 1° 38' 23" S. Br. 108° 59' 30" Ø. Lgd. falder tort ved Lavvande. Revet skal midlertidig afmærkes med en Baake med hvid Topbetegnelse.

**833. Taagsignal forandret.** Askold, Sibirien. Taagsignalet fra Fyret paa Øen Askold gives nu med en Sirene, der hver 72 Sek. giver 2 Stød paa følgende Måde: høj Tone 3 Sek., Pause 4 Sek., dyb Tone 3 Sek., Pause 62 Sek., c. 42° 44' N. Br. 132° 22' Ø. Lgd.

**834. Fyr tændt.** De Bana, Shimidzu, Kōnsu S.-Kyst, Japan. Paa Yderenden af De Bana er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 20 Sek. Fyret lyser fra N. 27° V. gennem N. Ø. og S. til S. 17° V. Flammens Højde: 21 m. Synsvide: 13 Sm. Hvidt, ottekantet Taarn. 35° 00' 30" N. Br. 138° 31' 30" Ø. Lgd. (eng. Kort Nr. 996).

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgaave; †: annulleret; †: tilleg.

- R 1630 England, Marts 1912.
- R 1245 Irland. — O-rfordness to Blakeney.
- R 1554 Mediterranean. — Horn bend to Rathlin O'Brine.
- R 303 Newfoundland. — Talanta channel.
- R 478 West Indies. — Miquelon islands.
- R 674 Africa, East coast. — Port San Juan.
- R 1968 China sea. — Formosa island and strait.
- R 1798 China. — Kinchan to Terminal bend.
- N 3761 North sea. — Friesche zeeagt to Jule river.
- R 1920 Africa, south coast. — Table bay.
- R 834 Bay of Bengal. — Bassein river and approaches.
- R 1602 China. — Approaches to the Yang tse kiang.
- R 1271 Korea. — Bays and anchorages on the east coast of Korea.
- N China Sea Pilot, Vol. IV. Februar 1912.

- N 68 Fra Steigen til Tranøy. 1 : 50.000. Pris 1.60 Kr.
- R 319 Fra Fleina og Sandhornet til Tranøy. 1 : 200.000. (Retnelsen tilført i Sagfjorden, Nord-Fleina og ydre Del af Sørfløha).

**804. Afmærkning forandres, Svinemunde, Tyskland.** Den 10de April 1912 sker følgende Forandringer i Afmærkningen af Havsindløbet til Svinemunde: 1) De røde Spiritønder A, B, C og D, der ligger i 7 m Vand ved Ø-Kanten af Vestergrund, flyttes saa langt Nø. i, at de kommer til at ligge ved V.-Kanten af 9 m Løbet. 2) En hvid Tønde, mærket »Vestergrund N.», med N.-lig Topbeegnelse, udlægges i 5 m Vand ved N.-Spidsen af Vestergrund til Brug for mindre Skibe. 3) Andvningsskøtten, som er udlagt til Forsøg i Lindes »Møllebakke overet med Galerakke«, flyttes c. 600 m længere til Søs i samme Linie til 10 m Dybde. Dens nye Plads: 53° 57' 02" N. Br. 14° 16' 31" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 2821, Kjøbenhavn 1910).

**805. Afmærkning atter pålidelig, Fehmarn og Dahmeshøved.** Afmærkningen i Fehmarn-belt og i Fehmarnsund samt ved Grundene ud for Fehmarn og Dahmeshøved er nu atter pålidelig (Efter Jacobs Bortgang, Fehmarnbelt Ø-lige Tønde: c. 54° 29' 14" N. Br. 11° 17' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 396 og 493, Kjøbenhavn 1912).

**806. Øvelser, Kieler Fjord.** I den anden Halvdel af April 1912 er Færlandet mellem Broerne ved Jægersberg og Körtigen i Kieler Fjord spærret paa Grund af Militerøvelser. Det spærende Færland er afmærket med røde Tønder med rødt Flag. Færlandet til Kieler Hølen forbliver ubejlet. Politiforjerne fører om Dagen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt, oven over Topplanterne. Körtigen: 54° 23' N. Br. 10° 12' 1/2" Ø. Lgd.

## II. Kattegat og Skagerrak.

**807. Grund fundet, Hvaler, Kristianfjord, Norge.** En 5 m Bane er fundet S. for Fjeldholmen i Sundet fra Løperen ind til Sand paa Spjæro. Den skal ligge i følgende Mærker: 1) »V.-kant af Sandheden overet med V.-kant af Tjellohnen« og 2) »Varden paa Møkkassene overet med Jernstangen paa Møkkassene«. Banen vil blive nærmere undersøgt. 59° 05' 1/2" N. Br. 10° 57' 1/2" Ø. Lgd.

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**808. Mindre Dybde, Rognsund, Finmarken, Norge.** En Damper med 4 1/2 m Dybscaudde har stødt paa 5 1/2 m Baaen i Rognsund, ved S.-Spidsen af Øen Seiland. Baaen vil blive nærmere undersøgt. c. 70° 16' 1/2" N. Br. 29° 07' 1/2" Ø. Lgd. (norsk Kort Nr. 323).

**809. Vrag, »Elbe I«, Fyrskib V. Elben, Tyskland.** c. 8 Sm V. fra »Elbe I.« Fyrskib er sunket en Tjale i 29 m Vand. Vraget er sandsynligvis udlagt for Skibstærten. »Elbe I.«: 54° 00' 1/2" N. Br. 8° 15' 1/2" Ø. Lgd.

**810. Uddybning, Fyr forandret, Pagensand, Elben.** I Elben skal der uddybes ved den S.-lige Del af Øen Pagensand og ved Hingerris Wolfsund. Uddybningsstedet ligger mellem de sorte Spiritønder 5 og 5/6 og den røde Spiritønde G. Pagensand Forlyr viser derfor nu rødt, fast Lys fra S. 5° Ø. gennem S. til S. 5° V. og hvidt, fast Lys derfra til S. 20° V. Paa den underste Plattform paa Banken til Pagensand Baglyr er tændt et hvidt, fast Lys, der lyser fra S. 30 1/2° V. til S. 43 1/2° V. omlørent gennem Spiritønde G. Pagensand Forlyr: 53° 42' 14" N. Br. 9° 30' 23" Ø. Lgd.

**811. Forsøgsstande udlagt, Vareler Fahrwasser, Jade.** I Vareler Fahrwasser er midlertidig udlagt Forsøgsstande i indtil 400 m Afstand mellem 850. og S. fra Tønde V/B. Stedet, der er afmærket med røde Tønder, maa ikke besøjes. Tønde V/B: 53° 29' 1/2" N. Br. 8° 11 1/4" Ø. Lgd.

**812. Grund tiltaget, Sømærke udlagt, Emsbörnpole, Ems.** N.-Kanten af Emsbörnpole strækker sig nu halvt ud i Pilsun Fjers faste Lysvinkel. Om Natten maa Stedet besøjes med stor Forsigtighed. Efter man er passeret Linien: Binsbörn N.—Binnerrindøel, maa man skampt holde N.-kanten af den faste Lysvinkel. En Tønde W0 a med Kugleophængelse skal udlægges ved N.-kanten af Emsbörnpole. Pilsun Fjær: 53° 29' 58" N. Br. 7° 02' 56" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2146, Kjøbenhavn 1911).

**813. Mole nedrives, Fyr flyttes, Emden, Ems.** Den gamle Ø-Mole ved Emden Yderhavn skal nedrives. Forlyret, der staar paa dette Molehøved, flyttes c. 200 m Ø. efter i Fyrhødens Retning til den ny Ø-Mole. Flammens Højde: 8 m. Under Nedrivningen afmærkes den nuværende Moleende ved en sort Kugle eller i grønt Lys 1 1/2 m over i hvidt Lys, der er c. 3 m over Vandet. Fyret paa den ny Mole bliver uforandret. c. 53° 20' 1/4" N. Br. 7° 11' 0" Lgd.

**814. Belysning forandret, Havnearbejder, Harlingen, Zaidraa, Holland.** Ved Harlingen Haven er Forhængelsen af Sydskærmningen nu faldforl. Paa Yderenden er midlertidig tændt et grønt, fast Fyr, og den røde Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formærker, ud for Demningen er inddraget. Forhængelsen af Nordskærmningen er paahejret, ud for Arbejdene er udlagt en rød Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærker hver 10 Sek. Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Man maa ikke gaa mellem Land og Lystønden. Sydskærmningen: 53° 10' 1/2" N. Br. 5° 24' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2466, Kjøbenhavn 1911).

**815. Vrag, Wielingen, Scheide.** Dampere »Gurone« er sunket i Wielingen ruden for Færlandet i 7 1/2 m Vand. Ved Højvande er kun Masterne over Vandet. 51° 25' 38" N. Br. 3° 24' 36" Ø. Lgd.

## IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**816. Underavdsignal midlertidig ophørt, North Stack, England.** North Stack Underavdsignal, 5 1/2 Kbl N. 15° V. fra South Stack Fyr, er midlertidig ophørt. 53° 19' N. Br. 4° 42' 1/2" V. Lgd.

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**817. Oplysning om Fyr, Ondarra, Spanien N.-Kyst.** Det hvide, faste Fyr paa Hovedet af den V.-lige Havnedemning og det røde, faste Fyr paa Hovedet af den Ø-lige Havnedemning ved Ondarra Haven er slukket. Ved Havnen brænder kun følgende Fyr: 1) Et hvidt, fast Fyr over et grønt fast Fyr paa Yderenden af Bølgerydøden Punta Barracomadura. 2) Et rødt, fast Fyr paa Hovedet af Tyermølen. Punta Barracomadura: 43° 19' 30" N. Br. 2° 25' 04" V. Lgd.

**818. Oplysning om Fyr, Penando da Saúdade, Portugal.** Penando da Saúdade Fyr brænder nu permanent. Det er et Lyulyr, der viser hvidt El-Lyn hver 7 1/2 Sek. Synsvide: 20 Sm. Lys-lyne: 30 Sm. 39° 45' 45" N. Br. 9° 01' 43" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 361, Kjøbenhavn 1912).

**819. Oplysning om Vrag, Mogador, Marokko, Afrika V.-Kyst.** Da Borttagelsen af Vraget af Dampere »Verité« i Mogador Haven er mislykket, er Vraget atter afmærket med en rød Spiritønde, c. 31° 30' N. Br. 9° 46' 1/2" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1984, Kjøbenhavn 1910).

**820. Baaers og Vragts Beliggenhed, Emtfangnisbucht, Tysk SV-Afrika.** Ledbærkerne til Ankerplansen i Emtfangnisbucht staar som følger: Bærbaaken paa 23° 56' 00" S. Br. 14° 31' 28" Ø. Lgd. Forbaaken paa 23° 55' 55" S. Br. 14° 31' 10" Ø. Lgd. Baaerne er overet i S. 73° Ø. Vraget af »Edvard Bohlen« ligger paa 23° 59' 43" S. Br. 14° 28' 01" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 806, Kjøbenhavn 1910).

**821. »Sambro Outer Bank« Fyrskib flyttet, Halifax, Nova Scotia S.-Kyst.** »Sambro Outer Bank« Fyrskib Nr. 15 er flyttet i Sm S. 14° Ø. i og ligger nu G. Sm S. 24° Ø. fra Sambro Island Fyr. 44° 20' 30" N. Br. 63° 29' 55" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 173, Kjøbenhavn 1912).

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**822. Ledbæke opført, St. Lucia Harbour, Jamaica NV-Kyst.** Tæt Ø. for Huset, der dannede Forpunktet i Ledmærket ind til St. Lucia Haven, er opført en hvid Bæke, 2 1/2 Kbl S. 68° V. fra Thorn Hill House. Banken overet med Dolphin Head i S. 20 Ø. leder ind i Haven, c. 1 Kbl Ø. om Tønden paa Flagstaff Reef. Huset, det tidligere Forpunkt, er nedrevet. 18° 25' 1/2" N. Br. 79° 11 1/4" V. Lgd.

## VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**823. Tønde ombyttet med Lystønde, South Channel, Paranaña Bay, Brasilien.** Den sorte Spiritønde, c. 3 Kbl NØ-lig fra Conzas Point Fyr, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt El-Lyn hver 6 Sek. Lystøndens nøjagtige Plads er endnu ikke bestemt. Conzas Point: 23° 32' 1/2" S. Br. 48° 18' 1/2" V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**824. Semalor-Station oprettet, Montecio, Livorno S. Italien V.-Kyst.** Paa Højen Montecio er oprettet en Semalor-Station. 43° 28' 44" N. Br. 10° 21' 10" Ø. Lgd.

**825. Taagesignal-Station oprettet, Kap Svatoji III (St. Elias), Sorte Hav, Rusland.** Ved Fyret paa Kap Svatoji III, Fedosin, er opført en Signalstation, der som Taagesignal giver 2 Sted hver 7 1/2 Sek. paa følgende Maade: Høj Tone 3 Sek., Pause 6 Sek., dyb Tone 3 Sek., Pause 60 Sek. c. 45° 01' N. Br. 35° 26' Ø. Lgd.

**826. Fyr tændt, Tønder udlagt, Tripolis, Tripolis.** Paa Castello del Paclun, i den SØ-lige Del af Tripolis By, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 m. Naar Fyret holdes i S. 52° V., fører det gennem kanalen til den indre Haven (North Channel) mellem en grøn Tønde, som er udlagt paa N.-Siden af kanalen og en rød Tønde paa S.-Siden. Tripolis: 32° 54' N. Br. 13° 11' Ø. Lgd.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1163  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
**Nykjøbing M.**

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni**  
i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Sæssurance. Telefon Nr. 124.

**Steedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**AXEL LUND** A/S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sprängsviken.  
Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnkölvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.  
Garantärer reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**HÄNSCHELL & Co.**  
**BARBADOS W. I.**  
Skibsmæglere og Skibshandlere.  
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsdgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.  
Telegram-Adresse:  
**HÄNSCHELL, Barbados.**

**Jydsk Skibsekviperings  
og  
Provianteringsforretning,**  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

**Overretssagfører  
Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •  
**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbande er altid i Søen. Fri  
Ind. og Udsætning.  
**Kommisjoner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsforventerlav  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 6552

**I Aalborg Havn**  
findes nu  
**Reparationsværft**  
med tilhørende  
**4 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

**De private Assurandører lim.**  
i Kjøbenhavn  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
af Skibsfører J. Kusk Jensen.  
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
Faaes paa Foreningens Kontor, Valdemaragade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1180.

**Kunstyfyrværker Fritz Busch**  
anbefaler sig med  
Signaleringsfyrfværker af enhver Art.  
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer tages paa Lager  
Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbaedriftens  
Safaratsdeling.  
Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

**A. WILSON, Kobbersmedie**

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**THE ANTWERP  
ENGINEERING CO. LTD.**

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS**

**DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

**N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5**

1ste Klasses Skræderi og Herreækviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Skibshypothekbanken**

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

**KAY DYHR.**

(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD.**)

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
6886. Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

**Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.**

Telegramadr  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith,**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Etableret 1850.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

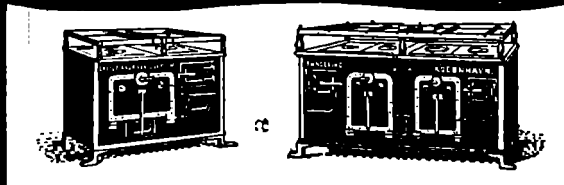
**Dampskibsselskabet „Dania“  
i Esbjerg.**

Udbytte for 1911 udbetales med 7 pCt. imod Aflevering  
af Coupons for 1911 af Handelsbanken i Kjøbenhavn og paa  
Selskabets Kontor i Esbjerg.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE**

**AL SLAGS STØBEGODS**

**SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG**



**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**  
**AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI**  
**HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.**

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRIS.**

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: **V. KROGH.**

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS **J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 16. April 1912.

19. Aarg.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler

**St. Petersburg, Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



**I. S. V. Weillbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl. - Hof - Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre**

Køb vort aner-  
kendte Sølv Herre-  
uhr, mrk.: »Palle«  
= 40 Kr. =

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

**Forlang Katalog.**

**Palle Sørensen Eftf.**

Sølvterret 4. Telf. Bno 1616 y.

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.

## Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.  
Gl. Metal, Sejl og Tong købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.  
1867.

**Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**

Etabl.  
1867.

**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skiberederi, Hvalfangst

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Overættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faa i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstolens Eftf.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekopl.

## De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4108.

## Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Reg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. - Vægt kun 3 1/2 kg. - Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. - Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. - Telegramadresse: „KAYDYHR“.



## A/s Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

**Jærn- og Staalouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.

**Vilhelm A. Bang**

Repræsentant for

tilbyder

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 452

**Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**

**Prioritetslaan i Skibe  
paa favorable Vilkaar**

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Skibsfører søges.**

Til Galeasø, c. 80 T. Dw., oplagt i Korsør, søges en Fører, der kan tage 1/8 Part à 1200 Kr. Skibet kan sluttes i fast Fart til god Rate. Nærmere ved Lods N. Christensen, Udbyhøj pr. Ørsted.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Niessen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 123.

**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Bådebyggeri  
**Aalborg**  
 anbefaler sig med alt til Faget herhørende  
Roel og billig Betjening garanteres.

**WYANDOTTE.**

Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og decalciferende og bør anvendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kædterne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.****Bjørch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
1. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hortlig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.  
Telefon 7262.

**Maskinskrivning.**

Metodisk Undervisning i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

**Ångare**

till salu.

Ståångare 420 ts. dw. byggd 1906 samt förstklassig sjögående kanalståångare 320 ts. dw. byggd 1911 billigt till salu. Nærmere meddeler:

**Tycho Roberg,**  
Göteborg.

**RATIN**

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Pilestræde 1. Køb. K. Tel. 3662

**Iver C. Weilbaech & C.****Nautiske Etablissement**Tlf. Central 1027. **Amaliegade 30.** Öbro 125 u.**Kompasser**

efter  
Lord Kelvins System  
egget Fabrikat.

Spritkompasser  
E. S. Ritchie & Sons  
originale  
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser  
(Sprit og tørre)  
i Kasse eller Hus med  
Lampe.

Azimutinstrumenter

Pejlstøtter

**Kikkertø**  
dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter  
med og uden  
Kew Certifikat

**Reparationer**  
udføres.

**Walkers**

originale  
Lodde- og  
Løgeapparater

Fuldarts  
Loddemaskiner

Loddespil  
**Loddewire**

(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

**Lanterner**

med og uden Certifikat

Moses Signallanterner m. m.

**Reparationer**  
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

**I Aalborg Havn**

findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

**DANSKE LLOYD,**

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faaste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:  
„Danskellloyd“.

**Kjøbenhavns Skipperforening.**

Af Axel Hummerlunds Legat for værdige og trængende Skipperdøtre over 30 Aar gl. og ugifte, hvis Fædre til deres Død har været Medlemmer af Kjøbenhavns Skipperforening, er en Portion à 80 Kr. aarlig ledig til Juni Termin d. A.

**Bark „Gerson“'s Legat.**

Af et af Firmaet Moes & Søn G. Melchior stiftet Legat, kaldet Bark „Gerson“'s Legat, bliver en Portion af bortgive til Juni Termin d. A. til værdige og trængende Søfolk, der inden 1ste November 1888 have haft Tjeneste paa tornævnte Firmas Skibe og have gode Afbetalinger for deres Tjeneste paa disse Skibe, eller til Saadannede Enker eller ugifte Døtre.

Skemata til ovennævnte Legater kunne afhentes paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal 18, fra 12—2, og maa udfyldte indleveres senest den 15de Maj d. A.

NB. Ansøgninger, som er over 3 Aar gamle, maa fornyes ved Prætegnning paa Ansøgningen.

Kjøbenhavn i April 1912.

P. B. V.  
**A. V. Knudsen.**

**Officielle Bekendtgørelser.****Antagelse og Udkommando af frivillige Lærlinge.**

I Henhold til Lov om Søværnets Oraning af 30/10 1909 vil frivillige Lærlinge, der ønsker at erhverve sig den til Optagelse paa Kadetskolen forlangte Søart — 2 Maaneder — først kunne antages og udkommanderes med Flaadens Skibe efter at have bestaaet Realeksamen (almindelig Forberedelseseksamen), eller efter at have gennemgaaet 1ste Gymnasieklasse saaledes, at den paaældende Skole ikke nærer Betænkelse ved at flytte Vedkommende op i 2den Gymnasieklasse, eller have naaet en dertil svarende Modenhed.

Ansøgning om at blive udkommanderet som frivillig Lærling indsendes til Marineministeriet inden 15de Juni og skal, foruden Fødsels- (eller Daabs-), Vaccinations- og Lægeattest, vedlægges Bevis for at have bestaaet Realeksamen (almindelig Forberedelseseksamen) eller Opflytningsbevis til 2den Gymnasieklasse eller anden tornøden Bevisighed.

For de Aspiranter, der i Sommerhalvaaret indstiller sig til disse Eksaminer, vil Eksamensbeviset (Opflytningsbeviset) altsaa ikke kunne indsendes sammen med Ansøgningen; istedetfor vedlægges da en Erklæring om, at Vedkommende har til Hensigt at indstille sig til Eksamen, og umiddelbart efter at denne er bestaaet og Beviset udleveret, indsendes dette til Marineministeriet for at vedlægges Ansøgningen.

Skema til Ansøgning udleveres paa Forlangende i Marineministeriet.

Marineministeriet, i April 1912.

Kjøbenhavn, den 16. April 1912.

Det finske Lødsvæsen. Fra Helsingfors meddeles den 1. April til »Shipp. Gaz.», at et større Antal af de erfarne finske Lodser, end man oprindeligt havde ventet, har trukket sig tilbage fra Tjenesten. Nedenstaaende Tabel angiver Resultatet i de seks Distrikter, som Landet er delt i og viser den nuværende Situation.

Distrikt	Antal Lodser	taget Afsked	forblevet i Tjeneste
Viborg .....	184	42	142
Helsingfors .....	147	137	10
Abo .....	120	57	63
Åland .....	88	50	38
Wasa .....	84	60	24
Uleåborg .....	91	60	31
Tilsammen ....	714	406	308

Den øjeblikkelige Situation kan herefter opgøres saaledes:

Afstanden fra Björkö Sund (længst mod Øst) til Kotka inklusive antages at blive betjent paa en tilforladelig Maade, da en Del af Lodserne dér er blevet. Fra Kotka saa langt som til Raumo er det overmaade usikkert, om Skibe vil kunne naa de forskellige Savmøller og Lastepladser under Lødsvæsenets Ansvar. Räfsjö er for saa vidt garanteret sikker. Fra Räfsjö Distrikt op til Uleåborg er der ingen Sikkerhed for, hvor mange og hvilke af Løbene der vil blive afmærket, og hvornaar det vil ske, ka'n end ikke tilnærmelsesvis angives. Indsejlingen til Uleåborg er for saa vidt garanteret. Nord for Uleåborg (Kemi og Torneå) er der ingen Garanti. Lødsvæsenet vil først tage sig af Byhavnene og vil gøre alt for at opnaa Sikkerhed dér.

Den finske Lov forbyder paa det strengeste ethvert Forsøg af Privatpersoner, saasom gamle Lodser, paa at tilbyde deres Tjeneste til Skibe, som kommer fra fremmede Havne.

Verdens største Dampskib kollideret. White Star Liniens ny Kæmpedampskib »Titanic«, der den 10. ds. afgik fra Southampton paa sin første Rejse, har c. 300 Sm. fra Kap Race haft en meget alvorlig Kollision med et Isbjerg.

I Følge de sidst indløbne traadløse Telegrammer, er Passagererne i Behold. »Titanic« er for egen Maskinkraft og under Ledelse af to andre Dampere undervejs til Halifax.

Lyd-Signaler i Motor-Skibe. Board of Trade har, i Følge »Shipp. Gaz.«, udsendt følgende Meddelelse til Skibsredere og Skibsførere angaaende Lyd-Signaler i Motor-Skibe:

Da det er Board of Trade bekendt, at det er almindeligt paa Søen at lægge Mærke til Udstødene af Damp for at kontrollere Overensstemmelsen med hørte Lydsignaler, finder man det tilraadeligt at henlede Rederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa det voksende Antal af Motor-Skibe, i hvilke man benytter komprimeret Luft til at frembringe Lyd-Signaler med, og til at paapege, at naar man her ser hen til Mangelen af noget synligt Tegn, der kan vise Oprindelsen til eller Betydningen af Signalerne, vil den omtalte Praksis kunne føre til Misforstaaelser, der kan medføre alvorlig Fare for alle Vedkommende.

Det er derfor af Vigtighed, at Skibsofficerer og Sømænd vænner sig til altid paa det nøjagtigste at lægge Mærke til Signalerne Lyd og Retning for at undgaa, at der sker Fejltagelser i Tilfælde, hvor der ikke samtidig bliver udstødt Damp.

Dieselmotorskibe paa Thuro. Dieselmotorerne har i den sidste Tid, særlig indenfor Søfartskredse, sat Sindene stærkt i Bevægelse, hvilket er ret for-

staaeligt efter de Beretninger, der stadig fremkommer om »Selandia«, skriver »Svendborg Amts Dagblad«.

Det meddeles, at for saa vidt der tegnes tilstrækkelig Kapital til Rederi, vil Skibbygmester N. P. Petersen paa sit Værft paa Thuro bygge en 3/m. fore-and-aft-Skonnert med en Motor som Hjælpemiddel til Fremdriving efter nyeste og bedste System, og som vil kunne gaa »Frem« og »Bak« med samme Sikkerhed som en Dampmaskine. Motoren vil faa en Styrke af 120 Hestes Kraft og vil kunne give Skibet uden Hjælp af Sejl en Fart af 7 Knob.

Skibet vil komme til at maale 230 Brutto Reg.-Tons og skal selvfølgelig bygges med saadanne Forstærkninger, som dets specielle Øjemed kræver, i Overensstemmelse med Bureau Veritas' Reglement.

Motoren vil komme paa 21 à 22.000 Kr., og hele Skibet vil fuldt færdig koste c. 75.000 Kr. Dets Fører bliver Kaptajn Rasmus Nielsen, som for Tiden er Fører af 3/m. Skonnert »Clytia« af Thuro.

Forarbejderne til Sagens Realisation foreligger fuldt færdig, og der er allerede tegnet et saa betydeligt Beløb, at de i Sagen for Tiden interesserede Parter anser Forretningen for sikret.

Det meddeles os nu, at paa et den 10. ds. afholdt Møde, har Rederiet fastslaaet Bygningen af Motorskibet, og at Rederiets tekniske Konsulent, Hr. Fabrikinspektør Bachmann i Svendborg, vil bistaa ved Valg af Motor efter de indkomne Tilbud.

Kularbejderstrejken i England. I næsten alle Kuldistrikter blev Arbejdet genoptaget den 9. ds., saavidt Grubernes Tilstand tillod. I det sydlige Wales vedvarer Strejken; men Arbejdet er paabegyndt af Selskabernes Funktionærer, ligesom ogsaa flere Tusind Grubearbejdere igen er gaaet ned i Gruberne. Ogsaa Strejken blandt Arbejderne over Jorden i Yorkshire og Derbyshire er endt; i Lancashire har derimod de to Tredjedele af Arbejderne nægtet at genoptage Arbejdet, for Minimallønnen for Distriktet er blevet fastsat. Næsten i alle Distrikter er der truffet Forberedelser til Nedsættelse af de ved Minimalloven indførte Lønkommissioner. Det Opraab, som Bestyrelsen for Grubearbejderforbundet i Syd-wales har udsendt om Genoptagelse af Arbejdet, har haft et godt Resultat, idet Grubearbejderne i stort Tal er vendt tilbage til Gruberne. Man venter, at Forholdene atter vil være normale midt i Maaneden. Den lokale Jernbanetrafik er genoptaget. Der ankommer nu betydelige Mængder af Kul til Newcastle fra adskillige Gruber i Northumberland, og Eksperten genoptoges den 11. ds. fra Sunderland, hvor to Lådninger Kul indladedes.

Den 12. April gik Kulpriserne 10 sh. ned pr. Ton i London, og udgør derefter 30—35 sh. pr. Ton.

Dampskibet »Argo« er den 15. ds. ankommen her til Kjøbenhavn med 700 Tons Kul fra Newcastle, det er den første Kulladning, der er ankommen hertil, efter at Strejken i England er endt.

Fungerende Styrmand uden Styrmandsbevis. Den danske Konsul i Göteborg har gennem Udenrigsministeriet bl. a. med Hensyn til Besætningen paa Thuro-Skonnerten »Hertha«, der den 22. Oktober 1911 forliste i Skagerak, indberettet, at den paa Skibet fungerende Styrmand ikke havde Styrmandsbevis.

Under den i den Anledning anlagte Sag bekræftedes Indberetningen, idet det oplystes, at den Paagældende, der havde Styrmandseksamen, var paamønstret som Matros, da han ikke havde sejlet tilstrækkelig længe til at faa Styrmandsbevis.

Skibets Ejer maatte for denne Overtrædelse af Søfartskredse bøde 40 Kr. (»Svendb. Amtst.«).

Den norske Amerikalinie. I et Statsraads-møde den 3. ds. blev det vedtaget at fremsætte Forslag om et Statstilskud paa 1 Mill. Kr. til den norske Amerikalinie. (Ritz. Bur.)

Vrag. Marineamt i Berlin telegraferer til Marine-ministeriet, at et Sejlskib er sunken  $\frac{1}{3}$  Sm. Ø. til N. for Fyrskibet »Gabelslak« (Kielerfjord). Endvidere meddeler Marineamt i Berlin Marineministeriet, at der 15 Sm. retvisende Nord for Borkum Fyr den 7. April er observeret et drivende Vrag med Masteloppene synlige.

Fyrvaesnet. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Aussenjade« har forladt sin Station.

Ny Brofoged. Ministeriet for offentlige Arbejder har under 10. April beskikket Dampskibsfører, Reserve-løjtnant i Flaaden Agathon Wedel til Brofoged ved Langebro fra 1. n. M.

Sydfynske Dampskibsselskab. Odense, 11. April. Sydfynsk Dampskibsselskab udbetaler et Ak-tieudbytte af 6 pCt. (Ritz. Bur.)

Isforholdene ved Sundsvall. Mæglerfir-maet Emil Bredenberg i Sundsvall skriver til os den 12. ds.

Da Vinden er vestlig i Dag driver Isen til Søs. Her er aabent Vand til Draghällan Fyr, omtrent fem Sm. fra Sundsvall By. Antagelig vil Sundsvall Havn og de nedre Pladser blive tilgængelig for Dampere og Sejlskibe omtrent den 20. ds., og de øvre Lastpladser i Alnösundet og Svartviksbugten omtrent den 25. à 30. April.

Inddraget Fyrskib. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Norderney« har forladt sin Station paa Grund af Sprængning af dets Forløjningskæde. Fyrskibet vil snarest blive udlagt paa Station igen.

»Selandia«. Det østasiatiske Kompagni med-deler: Motorskibet »Selandia« er den 12. ds. ankommet til Penang. Rejsen er i enhver Henseende gaaet tilfredsstillende, og Motorerne har hele Vejen arbejdet udmærket.

## Konsul Jacob Brandt.

Tidligere Direktør for Det forenede Dampskibsselskab Konsul Jacob Brandt er den 13. ds. afgaaet ved Døden paa Kommunehospitalet her i Byen efter længere Tids Sygdom, i en Alder af noget over 55 Aar. Afdøde fik, da han var 15 Aar gammel, Ansættelse i Landmandsbanken, hvor han ved sin Flid og sine store Evner snart vakte Opmærksomhed og vandt sine Foresattes Interesse og Tillid. Efter nogle Aars Uddannelse i Banken, drog han til Libau, hvor han efter et Par vanskelige Aar kom i Forbindelse med Elatsraad Bornholdt i Riga og opnaaede Ansættelse i dennes store Forretning. Her udfoldede han i en Række af Aar en meget betydelig Virksomhed, og var navnlig ved Oprettelsen af Filialer medvirkende ved Forretningens Udvidelse. Brandt optoges senere som Kompagnon i Elats-

raad Bornholdts store Forretning og blev tillige Det forenede Dampskibsselskabs Repræsentant i Libau.

I 1896 vendte Brandt tilbage til Danmark for at overtage Stillingen som administrerende Direktør for Det forenede Dampskibsselskab, hvilken han beklædte i henved ti Aar.

I denne Periode udfoldede Direktør Brandt en meget energisk og betydningsfuld Virksomhed; det kan siges, at med skarpere Linier end dem, hvormed han har præget Det forenede Dampskibsselskab, kunde vel vanskelig nogen enkelt Mand præge et Foretagende af et saadant Omfang og med en saa vidtforgrenet, mangesidig Administration. Hans store og overlegne Personlighed sporredes tydelig paa ethvert Punkt.

Strid kom der til at staa om hans Navn, han vandt ikke lutter Venner ved sin Virksomhed og traf maaske heller ikke altid det rette, dog maa det vistnok uden Forbehold erkendes, at Brandts haarde Administration i flere Henseender har været, ikke blot Selskabet, men dansk Skibsart i det hele, til Gavn.

Det er blevet nævnt som en Fejl, at Brandt ikke formaaede at tilvejebringe det rette Forhold til Handelsstanden, uagtet han utvivlsomt sad inde med Egenskaber, som denne kun kunde se paa med Sympati, hvad den vistnok iøvrigt ogsaa gjorde. Aarsagen til dette uheldige Forhold laa maaske i, at han, der var vant til at arbejde under ganske andre Forhold, savnede Kendskab til specielt danske Forhold og manglede Evne til at bringe sig i Harmoni med de Omgivelser, hvis Betydning for Selskabet han dog ikke kunde være blind for. Paa mere end et Punkt i Selskabets Historie, har Direktør Brandts Virksomhed imidlertid sat dybe Spor, og selv de fleste af hans Modstandere vil vistnok være tilbøjelig til at erkende, at hans Administration og hans Vidsyn i mere end én Retning er kommet hans Efterfølgere til Gode.

Allerede paa det Tidspunkt, i 1905, da Direktør Brandt trak sig tilbage fra Posten som administrerende Direktør for Det forenede Dampskibsselskab, var hans Helbred begyndt at blive vaklende.

## Stiftelsen Georg Stages Minde.

I Anledning af ovennævnte Stiftelses 30aarige Virksomhed, har Medlem af dens Bestyrelse I. N. A. Madvig sammen med Aarsberetningen for 1911, affattet en kort historisk Oversigt, hvori det bl. a. hedder:

Stiftelsen »Georg Stages Minde« skylder Skibsreder Carl Frederik Stage sin Tilblivelse. Denne var født i 1805, som Søn af Skibskaptajn Georg Gottlob Stage, og gjorde allerede i 1819 sin første Rejse til Kina som Skibsdreng om Bord i det af hans Fader da førte Skib »Christianshavn«. Han blev paa denne Rejse konfirmeret om Bord i Skibet af Digteren Poul Martin Møller, der foretog sin saa bekendte Rejse til Kaplandet og Østasien som Skibspræst. C. F. Stage vedblev derpaa at fare paa Asien, først som Jungmand og Matros, senere som Styrmand og Kaptajn, og viste stor Dygtighed og Aandsnærværelse under flere farlige Situationer.

I 1848 meldte han sig som Frivillig ved Flaaden og fik som Maanedsløjtnant Kommando over en Kanonbaad. Med denne udmærkede han sig gentagne Gange, blandt andet ved at bringe et fjendtligt Landbatteri til Tavshed og ved en anden Gang at gribe en Bombe, som faldt ned i Baaden, og kaste den ud i Vandet, hvor den straks efter eksploderede uden at gøre nogen Skade. Forinden sin Fratrædelse fra Flaaden blev han udnævnt til Dannebrogsmænd og senere til Ridder af Dannebrog.

Efter Krigens Slutning traadte Stage i Forbindelse med det Svitserke Bjergningsselskab og Det kgl. oktrojerede Søassurancekompagni og blev tillige Skibsreder. Ved disse forskellige Virksomheder erhvervede han sig i



Aarenes Løb en ret betydelig Formue. Under sin Orlogstjeneste var han kommen i Forbindelse med den endnu levende, ansete Dr. med. S. Engelsted, med hvis Søster han blev gift i 1853.

I sit Ægteskab med Dorothea Engelsted havde han kun et eneste Barn, Sønnen Georg Stage, der blev født i 1857, men som døde allerede i 1880. Dette haarde Slag, der saaledes ramte Forældrene, bragte Stage, som fuldtud havde bevaret sin Interesse for Søfarten, paa den Tanke at lade bygge et Skib, som han bestemte til Skoleskib for Drengene. Dette Skib traadte i visse Maader ham og hans Hustru i Sønnens Sted, og de gav det derfor, da det var blevet færdigt i Begyndelsen af 1882. Navnet »Skoleskibet Georg Stage« og følte sig begge i Resten af deres Liv stærkt knyttet dertil, hvad der viste sig paa forskellig Maade.

De oprettede saaledes Stiftelsen »Georg Stages Minde«, til Uddannelse af unge Mænd i praktisk Sømandsgerning, til hvilken Stiftelse det da færdige Skoleskib »Georg Stage« blev overdraget ved Gavebrev. Der udarbejdedes en Fundats for Stiftelsen, og denne fik en Bestyrelse, der foruden Stifteren kom til at bestaa af Etatsraad Tietgen, Grosserer T. Koch, Kaptajnerne i Marinen Jespersen og C. A. Bruun (den senere Admiral), Assurancebestyrer L. N. Hvidt, Skibsreder L. H. Carl, Grosserer M. G. Melchior, samt som Repræsentanter udenfor Kjøbenhavn, Købmændene L. H. Kiær i Aalborg, Ankerstjerne i Randers, H. Broge i Aarhus, Skibsreder H. T. Helweg i Odense og Skibsreder L. C. Nyholm i Helsingør. Skibets første Fører blev Kaptajn Bruun. Stifteren, Skibsreder Stage, døde i Juni 1892, og siden da er de fleste af Stiftelsens første Bestyrelse gaaet bort og er blevet afløst af andre ansete Mænd, blandt hvilke vi nævner Lægerne Gottlob Stage og Johan Stage, Konferensraad Lyngbye, Skibsfører H. V. Petersen, Vicekonsul Berggren i Runcorn, Grosserer Schnackenburg i Odense, Kommandør Bræstrup, Grosserer C. I. Adolph, fhv. Retsformand I. N. A. Madvig, Direktør Schmidten, Kaptajn Cold og Skibsreder Stages Svoger, Dr. Engelsted.

I to Aar har Skoleskibet været oplagt paa Grund af daarlige Tider for Skibsfarten, nemlig i 1886 og 1887, men i alle de øvrige 28 Aar har Skibet gjort sine Øvelsere, der har været mellem fem og seks Maanedere, og som i alle de senere Aar er blevet afsluttet med en Rejse over Nordsøen til Storbritannien og tilbage. Skibet er i alle de omtalte Aar blevet ført af forskellige Søofficerer, først i tre Aar og af særlige Grunde derefter paany i 1890 og 1891 af Stiftelsens i 1911 afdøde Formand Admiral C. A. Bruun, men ellers sædvanlig kun i ét Aar af hver Chef. Stiftelsen har gennemgaaende i høj Grad haft Grund til at være tilfreds med Resultatet af sin Virksomhed. Dens Elever er velset i danske og fremmede Sejlskibe, og fra tidligere Elever modtages ofte Beviser paa, at de har haft Gavn af den Uddannelse, de har faaet.

I en Række af Aar har mange Elever faaet Hyre fra Liverpool, hvilket særlig skyldes Vicekonsul Berggren i Runcorn. Ved hans Medhjælp er der indtil nu udmønstret 543 »Georg Stage«-Elever i England.

Medens »Georg Stage« i det hele ikke har haft Uheld paa sine Ture, fraregnet at enkelte Elever af og til er kommet til Skade, ja endog har mistet Livet, saa blev Skibet i 1905 ramt af en meget alvorlig Ulykke, idet det Natten mellem den 25. og 26. Juni, kommende fra Østersøen, stødte sammen med en meget større engelsk Damp »Ankona« i Hollænderdybet, hvad der havde til Følge, at »Georg Stage« straks sank, og at 22 af de ombordværende Elever mistede Livet. Det lykkedes vel at faa Skibet taget op og at faa dette, hvis Beskadigelse ansattes til c. 110.000 Kr., fuldt ud repareret, og vel fik Skibet, der kendtes at være uden Skyld i Sammenstødet, tilkendt hele »Arkona«s Værdi i Erstatning med 98.000 Kr., men Stiftelsen led dog et ikke ubetydeligt Tab, og selvfølgelig kunde den ved de tabte unge Menneskeliv fremkaldte Ulykke ikke formindskes ved Erstatningen.

Som allerede omtalt modtog Stiftelsen ved dens Oprettelse Skoleskibet »Georg Stage« fuldt ud som Gave. Senere har den modtaget tre af Etatsraad Svitzer, Assurandør Hvidt og Grosserer B. W. Sass skænkede Legater paa tilsammen 22.000 Kr. og i en Del Aar Bidrag fra forskellige Rederier. Stiftelsen vilde dog ikke have kunnet klare sig, hvis den ikke fra 1888 havde opnaaet et Statslån, der det Aar udgjorde 15.000 Kr., derefter i nogle Aar kun 10.000 Kr. aarlig og senere igen 15.000 Kr. til Udgangen af 1911, da den aarlige Drift kræver meget betydelige Beløb. Ved et af Skibsreder C. F. Stage og hans Hustru oprettede Testamente havde de bestemt, at efter hans Død skulde et Beløb af c. 455.000 Kr. af deres Formue henlægges under en særlig Bestyrelse som Legat til Fordel for Stiftelsen »Georg Stages Minde«, saaledes at denne — efter Fradrag af Udgifterne ved Legatet og af én Ottendedel af dets aarlige Indtægt, som skulde henlægges til Kapitalen, indtil denne er vokset til to Mill. Kr. — skulde oppebære den øvrige Del af den aarlige Indtægt. I Følge et af Skibsreder Stages Enke yderligere oprettede Testamente, har Stiftelsen derhos efter hendes og hendes Søsters Død i 1905 og 1906 arvet ialt noget over 50.000 Kr. til fri Raadighed.

Som Følge af disse Forhold er Stiftelsens egne Indtægter i de sidste Aar steget til henved 28.000 Kr., men samtidig er Udgifterne i de sidste tre Aar, paa Grund af Fornødenhedernes Prisstigning og hyppigere Reparationer ved det ældre Skib, steget til mellem 35.000 og 38.000 Kr. aarlig. Stiftelsen vilde altsaa endnu have Underskud, hvis den ikke fremdeles modtog et aarligt Tilskud af Staten. Stiftelsen hæver endvidere Renter af et Mindelegat for Kapt. Bränniche paa 1.500 Kr. og af et Legat paa 5.000 Kr. oprettet af Kontreadmiral Bruun, men disse Renter skal udelukkende anvendes til Hjælp for nogle af Skibets Elever.

Til Skoleskibets Togt i 1911 antoges 80 Elever, der mødte om Bord den 4. April. Den første Maaned tilbragtes med Sejlads og Øvelser i Sundet. Derefter foretoges en Tur Nord om Sjælland til Storebelt, hvor Nyborg og Kerteminde blev anløbet. Den 27. Maj afsejledes til Helsingfors, hvor Skibet opholdt sig fra den 8. til den 12. Juni. Paa Rejsen fra Helsingfors til Fredericia besøgte Kristiansø og Neksø. Sidstnævnte Sted afholdtes Øvelser sammen med det bornholmske Redningsvæsen i Brugen af Raketapparaterne. Fra Fredericia holdtes Nord om Fyn og Sjælland til Kjøbenhavn. Efter et Ophold her fra den 30. Juni til den 3. Juli afgik Skibet atter til Storebelt, denne Gang Sønden om Falster og Lolland til Korsør og Refsnæs. Derfra holdtes gennem Beltet og Grønsund til Kjøge og videre til Kjøbenhavn, hvor Søfartsminister M u s ledsaget af Departementschef B u s c k - N i e l s e n og Kontorchef K r o g h kom om Bord og deltog i nogle Timers Kryds i Sundet. Den 23. Juli afsejlede Skibet til Leith, hvor det opholdt sig fra den 31. Juli til den 5. August. Herfra afsendtes 12 Elever til Liverpool, og senere paa Togtet er der fra danske Havne afsendt 17 Elever til England, der alle har faaet Hyre med Sejlskibe paa Langfart. Paa Hjemrejsen blev Frederikshavn, Nyborg, Svendborg og Kjøge anløbet, hvorefter Rejsen gik til Kjøbenhavn, hvor Togtet afsluttedes den 13. September. Forinden var det lykkedes Stiftelsen at skaffe Hyre til alle de Elever, der ønskede det.

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge, til England og Kontinentet ligger Forholdene, paa Grund

af den nær forestaaende Genaabning af Sydbotten, noget bedre end i længere Tid, ligesom der kun er ganske enkelte prompte Sejlere.

Fra Danmark er placeret enkelte mindre Sejlere for Kornlaster til Holland og Belgien til ordinære Rater 8½ à 9 M. pr. Ton. Tyskland og Rusland har ligeledes nogle faa Havrelaster, men er vanskelige at komme til Forretning med. Sverig og Østnorge ligger uforandret og holder paa Rater, som er betydelig lavere end Redernes Fordringer. Bottenhav og Finskebugt ligger uforandret med tilfredsstillende Rater særlig pr. senere Afskibning, medens der ikke er Overflødighed af Laster pr. f. o. w., men paa den anden Side er der kun faa prompte Sejlere til at konkurrere.

Returfragter Vest fra ser paa Grund af den i hvert Fald delvise Genoptagelse af Arbejdet i Kulminerne, noget lysere ud, dog vil Tørnen til at begynde med blive noget langvarig paa flere Havne, men Noteringen for Kulfragter noteres meget forskelligt fra £ 7 à 10 til danske Havne, men Trangen er ikke stor, ligesom der er flere Clay- og andre Laster i Markedet til Supplering, saa at Rederne forhaabentlig vil holde paa acceptable Rater.

Angaaende de mindre Skibe synes Nordtyskland gennemgaaende at være lidt lavere stemt; Königsberg noterer saaledes nu kun 5 M.; derimod slutter Colberg uforandret til 6 M. for Havre; Stettin, som bl. a. har sluttet 7 M. for Kul til gode danske Havne, vil maaske næppe kunne gennemføre lignende Rater længere paa Grund af den engelske Kulstreges Afslutning. Stralsund byder kun 3¾ M. for Rug, men vist uden at finde Reflektanter her til, og med lidt Modstand vil 4 M. sikkert ogsaa kunne opretholdes; Rostock byder vedblivende 3½ M., og Lübeck slutter bl. a. til Aalborg 4 à 4½ M.; de slesvigske Pladser er stadig uden Interesse. Med Hensyn til Sverig er Lysekil lov og noterer bl. a. til Wismar kun 3½ M.; derimod er Halmstad lidt fastere til Kiel og Flensborg, hvortil kan faas 3½ M. fra Havnen. Til Stettin og Lübeck er Behovet for Øjeblikket paa det nærmeste dækket; Sundhavnene og Sydsverig er fremdeles livlige med rige Udbud af Ladninger, henholdsvis Lervarer og Sten, og Raterne vil utvivlsomt kunne drives højere. Norge har ud over Feldspath, særlig til Elben, intet videre af Interesse. Hvad angaar Danmark, har Provinserne haft nogle Byglaster til Slesvig-Holsten til 3 og 3½ M. samt Hvede til Sverig; Det ser ud til, at der navnlig i Hvede vil blive gjort nogle Forretninger. Kjøbenhavn har stadig ringe Tilførsel med Sejlere, og de Skibe, som ankommer dertil, bliver hurtigt placeret derfra til ret gode Rater; saaledes sluttedes for Hvede til Aalborg 16 Øre, Svendborg 15 Øre, for Bomuldsfrøkager til Ystad 20 Øre, Soyakager til Aarhus 15 Øre samt Byg til Slesvig-Holsten 4 M.

## Generalforsamlinger.

Dampskibsselskaberne Cimbria, Fiona og Vendila har afholdt Generalforsamlinger.

Den korresponderende Reder, Grosserer Christensen, aflagde Beretningerne, hvoraf vi anfører følgende:

»Ved sidste Generalforsamling omtalte jeg, at en Bedring i Skibsfarten var indtraadt, Forretningerne gik lettere og Resultaterne udviste nogen Bedring. Denne Bedring fortsattes og udvikledes i Aarets Løb, først nærmest for Træfragternes Vedkommende, senere hen ogsaa noget for Kulfragterne, men det var dog først i September og Oktober, at Bedringen i Kulfragterne blev af nogen Betydning, men da ogsaa i en saadan Grad, at de hjalp ganske betydeligt med til at faa et tilfredsstillende Resultat af 1911.

Selskabernes Skibe var beskæftiget i Fart paa Nord- og Østersøen, Middelhavet, Sortehavet, Vestafrika, Nord- og Sydamerika. De mange Strejker og de stærke og vedholdende Efteraarstorme havde

for nogle Skibes Vedkommende medført meget lange Rejser, hvilket indvirkede en Del paa Aarets Resultat. Enkelte Havarier havde der ogsaa været.

Hvad det nu paabegyndte Aar angaar, maa jeg meddele, at Skibene i den Del af Aaret, der er gaet, har opnaaet Resultater, som endog er ved at overgaa dem, der opnaaedes paa samme Tid i Rekordaaet 1900.

Kulstregjen har i nogle Tilfælde forarsaget os dyrere Bunkerkul, men har hidtil ikke hindret Farten.

For Sommeren har vi endnu intet befrugtet, men venter at se gode Rater opnaaelige.

Derefter oplæstes Regnskaberne.

### Cimbria.

Driftsoverskudet for dette Selskab har været Kr. 203,953, Nettooverskudet Kr. 146,355, som i Henhold til Lovene skal fordeles saaledes, at Reservefonden faar Kr. 70,000, Aktionerne 10 pCt. af Aktiekapitalen (700,000 Kr.) eller Kr. 70,000, medens Kr. 6,000 anvendes til Tantiømer. Reservefonden andrager nu Kr. 496,000, og Skibenes Kapitalkonto er paa Kr. 1,503,597.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer C. Kampmann genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

### Fiona.

Dette Selskab, hvis Aktiekapital er 600,000 Kr., havde indsejlet Kr. 766,281, og Driftsoverskudet androg Kr. 169,965, Nettooverskudet Kr. 114,166, hvoraf dækkedes Deficit paa Gevinst- og Tabskonto i Fjor Kr. 88,871, Tab ved Havarier Kr. 8,686 og Afskrivinger paa Klassifikationer Kr. 15,111.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer I. Brønnum.

### Vendila.

Driftsoverskudet androg Kr. 289,285, Nettooverskudet Kr. 173,938, hvoraf dækkedes Deficitsaldoen for i Fjor med Kr. 39,484, medens Kr. 134,454 overførtes til Reservefonden, som nu andrager Kr. 314,483. Skibenes Kapitalkonto er Kr. 2,392,252 og Aktiekapitalen er paa Kr. 1,275,000.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer P. Madson.

## Havarier og Forlis.

Væring, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Marseille været i Kollision med engelsk Dpsk. »Haslingden« og faaet Skade uder Vandlinien.

Eise, Sejlskib af Augustenborg, kom den 10. ds. paa Grund i Hvalpsund. Skibet har Assistance.

Emma Bruhn, Tjalk af Hamburg, kom paa Rejsen fra Nykjøbing F. til Flensborg med en Ladning Byg, paa Grund ved Sevedö. Med Assistance af Svitser kom Skibet flot og ind til Korsør.

Mercur, Skonnert af Reval, strandede den 11. ds. paa Aalandshage. Svitser assisterer.

Dagny, Dpsk. af Esbjerg, er paa Rejsen fra Ibiza til Island indkommet til Belfast med ovenbords Skade.

Stegelborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Elben kollideret med spansk Dampskib »Pagassari«. Begge Dampere fik stor Skade. »Stegelborg« maatte sættes paa Grund, og »Pagassari« maatte returnere til Hamburg.

»Stegelborg« er senere kommet flot og gaet i Bø.

Florentine, Skonnert af Fakse Ladeplads, er paa Rejsen fra Rostock til Stettin med en Ladning Jern, strandet ved Goos. Tre Personer er reddet i Land ved Raketapparat.

Cecilie, Skonnert af Ekensund, er den 13. ds. strandet Syd for Lolland paa Flintorne Rev og suket.

J. M. Nielsen, Skonnertbrig af Svendborg, er den 12. ds. indkommet til Esbjerg i stærkt havareret Tilstand; Skonnerten er paa Rejsen fra Göteborg til Frankrig med en Ladning Træ.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage 3/m. Skonnert »Eden« af Marstal, 201 Netto Reg.-Tons, solgt til kaptajn Johan Jønsøn af Brantevik. Købesum Kr. 17,000.

Gennem samme Firma er 3/m. Skonnert »Nils« af Brantevik, 196 Netto Reg.-Tons, solgt til Kaptajn L. V. Karlsson, Wårdö, Købesum Kr. 10,000, samt Galease »Niels Juul« af Nakskov til Kaptajn C. Madsen, Grasten pr. Thuro.

Londondamperen »Harbury«, der maaler 1,838 Brutto Reg.-Tons og 1,147 Netto Reg.-Tons, er i Folge »Shipp. Gaz.« bleven solgt til en dansk Køber. Skibet er bygget i Sunderland i 1896, med følgende Dimensioner 268' 2" × 37' 7" × 17'. Skibets sidste Ejer var Messrs. Cory and Son, Ltd., London.

Damperne »Lady Furness« og »Annette Furness«, tidligere tilhørende International Dampskibs & Bjergrings Comp., her, er i Folge »Shipp. Gaz.« af deres nuværende Ejere, Messrs. Furness Whitby and Co., Ltd., London, bleven solgt til Hr. J. P. Jousson, Laudskrona. Skibene vil blive ombygget og komme til at hedde henholdsvis »Grovelca« og »Groveness«.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 14./4. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg. Boston 11./4. — Algarve, Borries, afg. Brügge 13./4. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 11./4. — Anglo Dane, Tommensen, ank. her 14./4. — Antwerpen, Madsen, pass. Brunsbüttel 11./4. — Arkansas, Petersen, ank. Emden 12./4. — Arno, Fischer, afg. Lissabon 11./4. — Aurora, Gommessen, ank. Antwerpen 3./4. — Beira, Lunge, afg. Malaga 13./4. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Dunkerque 13./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Dunnethead 14./4. — Christian IX, Holm, afg. London 13./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Tunis 12./4. — Douro, Sørensen, pass. Sagress 13./4. — Esbjerg, Strufve, ank. her 14./4. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./3. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 7./4. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 6./4. til New York. — Hengest, Christensen, ank. her 15./4. — Hjølm, Henriksen, afg. herfra 12./4. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 11./4. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 13./4. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 13./4. — Kentucky, Andersen, ank. Boston 12./4. — Kursk, Wieneke, ank. Windau 3./4. — Loire, Craignou, ank. Stettin 13./4. — Louise, Larsen, afg. Pillau 14./4. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 5./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Catania 14./4. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 5./4. — Moskov, Jousen, ank. Windau 12./4. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Gibraltar 7./4. — Nordjylland, Soeborg, ank. Antwerpen 13./4. — O. B. Suhr, Friscnetto, ank. Havre 12./4. — Odessa afg. Libau 13./4. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 10./4. — Oscar II, Hempel, ank. her 10./4. — Pennsylvania, Lissner, ank. her 21./3. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 11./4. — Pregel, Iversen, ank. Riga 13./4. — Saga, Hansen, ank. Riga 9./4. — Saratov pass. Holtenau 11./4. — Saxo, Müller, ank. Antwerpen 12./4. — Seine, Dampf, ank. Bordeaux 9./4. — Texas, Clausen Kaas, ank. Kristiania 13./4. — Tiber, Bech, afg. Reval 13./4. — Tomsk, Wiherg, ank. Neapel 14./4. — Tula, Therkildsen, ank. Marseille 9./4. — United States, Gottsche, afg. New York 11./4. til Kristiansand. — Viking, Meyer, afg. herfra 14./4. til Arendal.

Det Dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rotterdam 13./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 22./3. — Russ, Petersen, ank. Santa Fe 4./4. — Wladimir, Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 15./3. til Savannah. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Kolding 10./4. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Thomas 21./3. til La Plata. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. New York 11./4. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Las Palmas 5./4. til Kristiania. — Newa, Dahl, ank. Buenos Aires 28./3.

Det Ostasiatiske Kompagni. Bintang, afg. Vlissingen 12./4. udg. — Samui, ank. Antwerpen 11./4. udg. — Bandon pass. Port Said 31./3. udg. — Pangan, ank. London 12./4. hjemg. — Chumpon pass. Penang 6./4. hjemg. — Esrom afg. Singapore 6./4. udg. — Arabien, ank. Moji 12./4. udg. — Kiva pass. Suez 13./4. hjemg. — Siam, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Tranquebar afg. Sabang 14./4. hjemg. — Cathay afg. Frederiksstad 11./4. udg. — Indien afg. Nanaimo 11./4. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Paramaribo 6./4. udg. — St. Croix afg. Portland 4./4. udg. — St. Jan ank. Rotterdam 14./4. hjemg.

Vesterhavet. Johanne, Thøgersen, ank. Melilla 13./4. — Ulla, E. Hansen, afg. Falmouth 13./4. til Casablanca. — Laura, Lund, pass. l'Ouessant 12./4. for Casablanca. — Gerda, Iversen, ank. Genua 12./4. — Ellen, A. Hansen, ank. Rotterdam 12./4.

— Cito, Jepsen, afg. Kjøbenhavn 11./4. til Königsberg. — Nerma, Madsen, afg. Liverpool 11./4. til Aarhus. — Marie, Jessen, pass. l'Ouessant 10./4. for Casablanca. — Bodil, Jensen, afg. Casablanca 9./4. til Rotterdam. — Polly, Mathiasen, afg. Gibraltar 10./4. til Brake. — Fylla, Brinch, ank. Reykjavik 10./4. — Olga, Christensen, ank. Valencia 9./4.

Term. Sara, Jensen, afg. Gandia 7./4. — Helene, Sørensen, pass. Kanalen 14./4. — Sjølland, Svarrer, afg. Emden 7./4. — Agnete, Dam, ank. Königsberg 15./4. — Alice, Jørgensen, afg. Antwerpen 12./4.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Hook of Holland 10./4. — Ragnhild, Schultz, afg. Hook of Holland 13./4. — Valborg, Hansen, ank. Ghent 13./4. — Estrid, Hansen, ank. Riga 14./4. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 13./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Hook of Holland 10./4. til Kjøbenhavn. — London, Bom, ank. Kratzwieck 10./4. — Paris, Tholander, ank. Leith 28./2. — Bryssel, Kaas, ank. Rotterdam 27./3.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Castellon de la Plana 8./4. til Hamburg. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Barcelona 12./4. — Roma, v. Thun, ank. Marseille 12./4.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Frederikshavn 15./4. — Europa, Hansen, pass. Hanstholm 14./4. — Frankrig, Friis, ank. Windau 7./4.

Frem. Austa, Bagger, pass. Holtenau 15./4. — Freja, Nielsen, ank. Nantes 10./4. — Vera, Thing, afg. Burntisland 12./4.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Port of Spain 6./4. — Svend, Schmidt, ank. Hamburg 12./4. — Urania, Clausen, afg. Rotterdam 13./4.

Nordseen. Nordland, Larsen, pass. Holtenau 13./4. — Kronprins Fredrik, Andersen, afg. Reval 13./4. — England, Andersen, ank. Grimsby 12./4.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Marseille 27./3. — Nelly, Clausen, ank. Riga 8./4. — Fanny, Eriksen, ank. Rotterdam 13./4. — Lilly, Dulm, ank. Saffi 3./4. — Alexy, Sørensen, ank. Glasgow 9./4. — Dagny, Baug, ank. Belfast 9./4. — Mary, Clausen, ank. Norrköping 10./4.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 10./4. til Kjøbenhavn for Ordre. — Skinfaxe, Føder, ank. Korsør 10./4. — Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 12./4.

Thuro. H. A. Hansen, Hansen, ank. til Hallsta 5./4.

### Sejlskibe.

Nordby. Fane, Havila, Duysen, ank. Hamburg 12./4.

Sønderho. Fane, Martha, Fischer, ank. Barbados 9./4.

Svendsborg. Mercur, Lund, ank. Padstow 4./4. — Solon, Rask, ank. Göteborg 4./4. — Pampa, Jensen, ank. Danzig 5./4. — Standard, Rasmussen, ank. Drammen 3./4. — Emanuel, Bentzen, ank. Königsberg 5./4. — Najaden, Rasmussen, ank. Newcastle 6./4. — Philip, Christensen, ank. London 4./4. — London, Andersen, ank. Treport 4./4. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Treport 3./4. — Flora, Sørensen, ank. Göteborg 3./4. — Katrine, Hansen, ank. Silloth 5./4. — Venus, Hansen, ank. Invergorden 5./4. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Stettin 5./4. — Willemoes, Eriksen, ank. Stettin 6./4. — Carl, Clemmensen, ank. Kristiania 6./4. — Valborg, Rasmussen, ank. Fawersham 8./4. — Lindhardt, Madsen, ank. Dunkerque 7./4. — Doris, Købke, ank. Drammen 5./4. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Stockholm 7./4. — Martin, Wilde, ank. Havre 7./4. — Ignatiz Breum, Lund, ank. Newcastle 8./4. — Primula, Skov, ank. Aalborg 8./4. — Haabet, Andreasen, ank. Newcastle 9./4. — Severin, Hansen, ank. Nantes 9./4.

Ero. Dannebrog, Bager, ank. Cudiz 9./4. — Argus, Jensen, pass. Dover for Aberystwith. — Yrsa, Hansen, afg. Halmstad 10./4. til Island. — Christiane, Bager, afg. Marstal 10./4. til Tyskland. — Ebenezer, Hansen, afg. Marstal 10./4. til Fakse. — Elise, Nielsen, afg. Marstal 10./4. til Flensborg. — I. Kofoed, Andersen, ank. Casablanca 10./4. — Fuglen, Schmidt, ank. Leith 11./4. — Neptun, Skals, ank. Aabenraa 10./4. — Adjutor, Kock, ank. Flensborg 11./4. — Minde, Rasmussen, ank. Travemünde 11./4. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 11./4. — Hekla, Hermansen, ank. Hamburg 12./4. — Proven, Schmidt, ank. Ceuta 11./4. — Adelf, Weber, ank. Guldborg 11./4. — Saga, Olsen, ank. Mazagan 12./4. — Christiane, Petersen, ank. Travemünde 12./4. — Christine, Rasmussen, ank. Karlshamn 12./4. — Nordland, Albertsen, ank. Aabenraa 12./4. — Freya, Kock, ank. Odense 12./4. — Kirstine, Rasmussen, ank. Middlesbro 13./4.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. April 1912. — Konsul Jacob Brandt. — Stiftelsen Georg Stages Minde. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

## Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

### Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

### Natsignaliseringslamper.

#### J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1109

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandetårde 3.

### Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

### Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon Nr. Gammel Strand 34. 124.

St. Petersburg Tigr.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansens“ Cronstadt

### Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

### P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

### MARIAGER.

### A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

#### Aalborg.

### CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

### AXEL LUND

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

### Jydsk Skibsekviperings

og

### Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

### KOLDING.

En gros. En detail.

Overretsaagfører

### Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssaager (sp. Søaager).

### Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Språugsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Gnärnterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

### Hill-Madsen<sup>o</sup>

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

### SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.

### Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

### De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

### G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

### K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

### N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

### Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Haven.

### G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. April 1912


19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higgasons selvsm. Løsehjul og  
Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbølter.  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlavj. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.



**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**A/s Randers Rebslaaeri**  
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
i alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staalouge**  
til Skibsbrug og Elevatorer.  
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.



<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverander til Flaaden • •</p>	<p><b>A/s DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke</p> 	<p><b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverander til Statsbanerne • •</p>
--	---	---

**De private Assurandører lim.**  
i Kjøbenhavn  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.  
Post Adresse: 16, Holmens Kanal.    Telegr.-Adresse: Private.    Telefon Nr. 6 og 4106.

**LANDMANDSBANKEN**  
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn:    Telegr.-Adr.:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.    „Danskellloyd“.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.  
**Hans Smith.**  
Etableret 1850.  
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.  
**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt. Rusland.**

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.  
Post-Adresse: Holmens Kanal 22.    Telegr.-Adresse: Copensture    Telefon-Nr. 42

**Bugsering.**  
**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.  
Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle.    Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**  
H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn  
Nybygning af Staal- og Træskibe:  
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'-0  
16'-0 Dybde over Blokkene  
**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**  
Telegr.-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carholttermann, Kjøbenhavn.

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
**Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.**

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aøke-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rødtbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



**WYANDOTTE.** Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør anvendes overalt, hvor Rønlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



**RATIN**



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
 Ratin's Salgskontor,  
 Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

**Remington,**  
 eneste Skrivemaskine med  
**Key Set Tabulator,**  
 ny epokegørende Opfindelse.  
 L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Julius Ott**  
**Internationale Agentur**  
 Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**Berg & Larsen**  
 forhen Martin Niisson  
 Skibsproviantering  
 Lager af Manilla- og Hampfougværk  
**Nyhavn 53.**  
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**Skibsfører søges.**

Til Galease, c. 80 T. Dw., oplagt i Korsør, søges en Fører, der kan tage 1/2 Part à 1200 Kr. Skibet kan sluttes i fast Fart til god Rate. Nærmere ved Lods N. Christensen, Udbyhøj pr. Ørsted.



**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

**Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter**

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

1297

2197

Telegram-Adresse

„Justice, Cardiff“.

Code: A B C 5th. Ed.

Skriv efter Illustrerede Prisopgaver.



**LOVERIDGE, LTD.**

DOCKS, CARDIFF.

Fabrikanter af:

Træ- og Jærnblokke, Borlednings Spring-Buffers, Couves autometriske Højtedemper, Ventilatorer etc. etc.

En gross Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Engagentur i Kjøbenhavn:

**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**

24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



**Bjorch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

**Telefon 7262.**

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

Tidnes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiwet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

**Marstal**

**Staalskibshyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

Kjøbenhavn, den 19. April 1912.

Det viser sig desværre, at den Ulykke, der er tilstødt White Star Liniens Kæmpedamper »Titanic«, der den 14. ds. Kl. 10.20 om Aftenen kolliderede med et Isbjerg Syd for New Foundlandsbankerne, paa 41° 16' N. Br. og 50° 4' V. Lgd., har haft et langt frygteligere Omfang end først antaget, idet Damperen den næste Dags Morgen Kl. 2.20 er sunket med 1.400 à 1.500 Mennesker om Bord paa et Sted, hvor Havet angives at være c. 3.400 Meter dybt. De først indløbne Telegrammer har saaledes været i høj Grad vildledende. Passagerernes Antal var c. 1.400 og Mandskabets c. 900. Skib og Ladning var i Følge Opgivelser fra Bryssel assureret for 58,750,000 Francs, i hvilken Sum dog ikke er medregnet de af Passagererne privat tegnede Forsikringer, der for enkelte af de Rejsendes Vedkommende skal andrage meget store Beløb.

»Titanic« var ligesom Søsterskibet »Olympic« bygget hos Harland & Wolff i Belfast, og denne Rejse, som skulde ende saa brat og ulykkeligt, var dets første. Skibet, der for Tiden var Verdens største, maatte 45,000 Brutto Reg.-Tons og dets Deplacement var 60,000 Tons. Maskinerne var paa c. 30,000 ind. HK. og Farten 21 Knob. Med en Længde af 883 Fod, en Brejde af 92 Fod og en Dybde fra Hoveddæk til Køl af 73 Fod, havde Skibet 10 Dæk og 15 vandtætte Tværskodder foruden flere Længdeskodder paa forskellige Steder. Maskin- og Kedelrummene var forsynet med 29 Kedler, hver c. 16 Fod i Diameter, 24 af dem 20 Fod lange og Resten c. 12 Fod. De 4 Skorstene, hvis Diameter var fra 19 til 24 Fod, havde en Højde af 150 Fod over Kedlerne. Alene Røret vejede 202,500 Pund og var 79 Fod langt.

Alt hvad menneskelig Kunst og Snille har kunnet udtænke var anvendt for at gøre dette Kæmpeskib saa solidt og driftsikkert som muligt, og dets første Klasses Kabiner indeholdt alle tænkelige Bekvemmeligheder og var udstyret med mere end fyrstelig Luksus.

Trods alt hvad der saaledes var udtænkt og bekostet for at gøre dette Vidunderskib sikrere end andre Skibe, saa er der ikke Tvivl om, at hele dets Forskib i Løbet af et Nu er blevet knust imod de haarde Ismasser, og det ligger nu paa Havets Bund med de mange Hundrede døde Mennesker og de uhyre Værdier.

Store Ulykker paa Søen saavel som paa Landjorden vil vel aldrig kunne undgaas, men naar en saa frygtelig Katastrofe som denne, der vistnok kan betegnes som en af de største Søulykker, man kender, indtræffer, saa melder det Spørgsmaal sig uvilkaarligt, om den uhyre Iver for at opnaa hurtigere og hurtigere Forbindelse over Atlanterhavet med stadig større Skibe, og den Betydning det tillægges at kunne fuldføre Rejsen paa et bestemt Antal Dage, ikke har sin Del af Skylden.

Nu menes det vel almindeligt, at netop de største Skibe skulde yde den største Sikkerhed, navnlig under en Kollision, hvad de maaske ogsaa gør overfor andre og vel navnlig mindre Skibe, men naar Kollisionen, som her, sker imod et mægtigt Isbjerg, saa vil Ødelæggelsen paa Skibet sikkert blive langt den største netop paa et Kæmpeskib, der tøner imod et saadant med sin uhyre Vægt og Fart. Det ses jo ogsaa, at flere mindre Skibe netop nu har været i Kollision med de samme Ismasser,

men dog er sluppet nogenlunde godt derfra, som f. Eks. den franske Damper »Niagara«, der nylig er ankommet til New York. At Kæmpeskibe som »Titanic« ikke kan føre det Antal Redningsbaade, i Forhold til sit Passager- og Mandskabs-antal som et mindre Skib, og at Adgangen til disse og Nedfiringen af dem til Søen maa blive langt vanskeligere og farligere fra et saadant Kæmpeskib, vil jo enhver kunne sige sig selv, ligesom ogsaa Ulykkens Omfang, naar der indtræder en alvorlig Katastrofe, vil vokse med Skibets Størrelse.

Faren ligger dog maaske ikke saa meget paa disse Punkter som paa det Punkt, der efter »Shipp. Gaz.« ogsaa fornylig er blevet berørt her i Bladet, nemlig de store transatlantiske Dampers Tilbøjelighed til at gøre en Undtagelse for deres Vedkommende med Hensyn til at mindske Farten i Taage og under vanskelige Forhold. Konkurrencen mellem de store Dampskibsselskaber, Publikums urimelige Fordringer om at holde bestemte Ankomsttider og det almindelige Kapløb, som finder Sted mellem Kæmpedamperne for at gøre Rekordrejser, gør det saa godt som umuligt for Førerne af disse Skibe at anvende blot noget længere Tid paa en Rejse, som under heldige Forhold kan endes paa nogle faa Dage, selv om Forholdene og klog Forsigtighed maatte kræve det. Endelig er maaske selve Fastlæggelsen af de transatlantiske Damperruter heller ikke helt uden Skyld.

Hvorvidt der i »Titanic«s Tilfælde har foreligget Taage, véd man endnu intet om, men at Rejsen forbi New Foundlandsbankerne maatte ventes at ske under vanskelige og farlige Forhold, fremgaar bl. a. af, at en fransk Damper »La Tourraine«, der er ankommet til Le Havre fra New York, meddeler at have været i traadløs Telegrafforbindelse med »Titanic« hele Dagen den 12. ds. og at have givet denne nøjagtige Oplysninger om de Ismasser, den havde passeret paa Rejsen, og om to store Isbjerge, der var observeret i nogen Afstand fra »La Tourraine«.

Ogsaa de Oplysninger, som Deutsche Seewartes Maanedskort over Nordatlanterhavet for April Maaned bringer om Isforholdene, maatte opfordre til Forsigtighed, idet det deri hedder: »Drivisen rykker endnu frem mod Syd og Øst og strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra 47° N. Br. og 44° V. Lgd. til 42° N. Br. og 53° V. Lgd.; i hvert Fald skærer den udgaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Af de til den 18. Marts indløbne Meddelelser fremgaar det, at der paa New Foundlandsbankerne er truffet udstrakte Ismarker, derimod er der ikke rapporteret Isbjerge. Ved Kap Race observeredes den 16. Marts den første svære Drivis.

Her forelæa altsaa flere Grunde til at mindske Farten og navigere med Forsigtighed. Om dette er sket vil de kommende Søforhør rimeligvis bringe Klarhed.

At en mønsterværdig Disciplin og Orden er haandhævet under denne frygtelige Katastrofe, synes jo at fremgaa af den Omstændighed, at de fleste af de i Skibets Baade reddede Personer er Kvinder og Børn, og at dets Fører er bleven paa sin Post og er gaaet til Bunds med sit Skib.

Vi har modtaget følgende:

**Sammenhold.** Ved min Ankomst til Kjøbenhavn den 3. ds. er jeg bleven bekendt med Kapt. H. R. Hansens Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 24, af 26. f. M., om Befragtning af Granit fra Laurvig.

Da det er mig, som har sluttet en af de i Artiklen nævnte Ladninger til Tyskland (Rostock), finder jeg Anledning til at knytte et Par Bemærkninger til Kapt. Hansens Artikel. Da Ladningen blev udbudt, blev der fra Mæglerens Side noteret Mk. 6½ pr. Ton, men da jeg anstillede herfor, viste det sig imidlertid, trods gentagne Forsøg, umuligt at opnaa over Mk. 6, hvilket jeg saa akcepterede, da der ikke var noget bedre at opdrive i anden Retning.

Det Skib, som senere sluttedes for den anden Ladning til Tyskland (Wismar), fik ligeledes Mk. 6 pr. Ton, saa jeg indser ikke, hvorledes Kapt. Hansen faar udregnet, at Raterne er slaaet en hel Mark ned, da han selv meddeler, at det Skib, som var sluttet til Stettin for tidligere Lastning, fik Mk. 6½ pr. Ton.

Kapt. Hansens Bemærkninger om at deltage i Befragterens Licitation, maa være aldeles uforstaaelige for enhver, der har det ringeste Kendskab til Befragtningsforhold, da det jo altid har været almindeligt, at Befragterne udbyder deres Ladninger til én eller flere Mæglere, som saa søger at skaffe Tonnage herfor gennem deres forskellige Forbindelser. — Det er derfor en Selvfølge, at der til indkommer Tilbud af flere Skibe til forskellige Rater, og det er vel ikke noget særligt Fænomen, at man faar det Svar paa en Anstilling, at Ladningen er bortsluttet til et andet Skib, som enten har været tilbudt først eller har forlangt lidt mindre Fragt. — Dette har altid været og vil altid blive den Maade, hvorpaa al Befragtningsforretning i Almindelighed foregaar.

Det er jo imidlertid ikke Fragtraten, det her i første Række drejer sig om; men Kapt. Hansen er bleven fornermet over, at en anden kunde optage disse Fragter.

Ved min Ankomst til Laurvig modtoges jeg med Ubehageligheder, fordi jeg havde laget »hans« Fragt, og Kapt. Hansen udtalte da, at hvis han havde anet, at Ladningen kunde bortsluttes udenom d'Hrr. Bugge & Olsen, vilde han endogsaa i Nødsfald have akcepteret Mk. 5½.

Dette tyder ikke paa, at det for Kapt. Hansen først og fremmest gælder om at holde paa Fragtraten, men derimod om at sikre sig selv Ladningen, og Udtrykkene »Brødnid« og »forceret Nervøsitet« falder tilbage paa Kapt. Hansen selv, som tydelig nok er bleven meget nervøs over, at andre kunde faa en Ladning Granit fra Laurvig, uden at den skulde sluttes gennem d'Hrr. Bugge & Olsen.

Her kommer vi nemlig til Sagens Kærne:

d'Hrr. Bugge & Olsen plejer at slutte Granitlasterne fra Laurvig til Tyskland, — saavidt mulig til enkelte Skibe, som synes at være særlig foretrukket af nævnte Firma og kun, naar ingen af disse er erholdelige, udbyder Firmaet Fragterne til Mæglerne i Danmark. — Jeg kunde heller ikke undgaa at bemærke, at d'Hrr. Bugge & Olsen var synlig nervøse over, at andre end dem kunde slutte disse Granitladninger, og Hr. Olsen jun. udtalte til mig ved min Ankomst til Laurvig, at jeg havde sat Fragten ned, og at min Mægler i Marstal, for vi sluttede »Pampa«, burde have forespurgt d'Hrr. Bugge & Olsen, hvad Fragt, der var betalt for saadan Ladning. — Man skulde med andre Ord underrette d'Hrr. Bugge & Olsen om, at man var vidende om, at en saadan Ladning var i Markedet for at give dem Lejlighed til, »af nervøs Frygt for Konkurrence«, at sikre sig Ladningen til en hvilken som helst Rate for ikke at blive sat ud af Spillet. — En saadan Udtalelse er næsten for naiv for en Forretningsmand.

Kapt. Hansens Artikel former sig nærmest som en Hyldest til og Lovprisning af d'Hrr. Bugge & Olsen, — »som sikkert ikke vilde laane deres Navn til saadanne forcerede Fragtreduktioner«, — Grunden hertil er ikke van-

skelig at forstaa. — Til Hr. Hansens og andre ærede Kollegers Vejledning skal jeg tillade mig at oplyse, at nævnte Firma imidlertid ikke undsaa sig for at laane sit Navn til at slutte en lignende Ladning i Foraaret 1911, — ikke til Mrk. 6½ eller 6, men — efter Sigende — endog til Mk. 5¾ pr. Ton, og i Sommertiden er mange Ladninger overført til Mk. 5½, saa dette tyder just ikke paa, at Firmaet har gjort særlig meget for at holde Fragtraterne oppe i dette Marked, som hidtil næsten udelukkende har været domineret af dem.

Jeg vil i Lighed med alle andre gerne have saa høje Fragter, som der er Mulighed for at gennemføre; men jeg vil ikke finde mig i at blive overfuset med Ubehageligheder af andre, fordi jeg maaske undertiden slutter en Fragt, som Vedkommende gerne selv vilde have sikret sig, selv om det var til en lavere Rate, end jeg havde opnaaet.

Marstal, den 6. April 1912.

A. Svendsen,  
Fører af Sk. »Pampa«.

**Det finske Lodsvesen.** I Anledning af, at et stort Antal af de finske Lodser har ansøgt om Afsked fra deres Stillinger, og af de Vanskeligheder for Navigeringen i finske Farvande, der vil kunne opstaa heraf, henleder Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart danske Skibsføreres Opmærksomhed paa, at i Følge Oplysninger, der er tilgaaet den, vil der være Mulighed for at paamønstre Skibe, der søger finsk Havn, paalidelige Kendtmænd. Da disse imidlertid ikke kan fungere som Kronlodser, bør man ved forudgaaende konfidentiel Korrespondance med Rederiets Repræsentant paa paagældende Plads opgive den Plads, hvor vedkommende Skib skal laste, saa vel som det nærmeste Sted, hvorfra det afgaar til Lastningshavnen, og til hvilken Lodsen skal begive sig for at blive paamønstret. Der vil mulig ogsaa kunne træffes Arrangement med en Bugserbaad om at sejle Skibet i Møde.

**Vrag.** Marineministeriet meddeler, at et Fartøj er sunket i Fakse Bugt paa 5 Favne Vand, 6½ Sømil, misvisende S. ½ V. for Rødvig Havn, 5½ Sømil misvisende Ø. ¾ N. for Bøgestrømmens Klokkelønde. Mastetoppen er c. 4 Meter over Vandet. Vraget, der foreløbig er afmærket med et Flag, vil blive yderligere afmærket.

**Retteelse.** Under Omtalen af Generalforsamlingen i Foreningen til Søfartens Fremme, i dette Blads Nr. 27, er Kontreadmiral Middelbo fejlagtig nævnt som genvalgt til Revisor. Den genvalgte Revisor er Dispaçør Viggø Middelboe.

**Krigen.** Den svenske Gesandt i Konstantinopel telegraferer d. 8. ds. til Udenrigsministeriet: Dardanellkerne er indtil videre lukket for al fremmed Skibsfart.

## Hjælpemidler til Udsætning af Skibsbaade.

(Af Konstrktor Jul Christensen.)

Meningen med efterfølgende Beskrivelse af en Del af de siden 1827 opfundne Hjælpemidler til en let og sikker Udsætning af Skibsbaade er ikke at ville forsøge paa at høre kyndige Folk, hvorledes man skal udsætte en Skibsbaad, heller ikke er det Hensigten at tilraade Redere eller Skibsførere at anskaffe dette eller hint Hjælpemiddel frem for andre, dertil er Sagen for alvorlig, men forskellige Artikler i Dagblade har givet Impuls til dette Forsøg paa en samlet Oversigt over en Del af de i Løbet



af c. 100 Aar opfundne Hjælpe midler til Udsætning af Skibsbaade. — Kun ved med Skønsomhed at se tilbage paa det, der allerede er frembragt og overveje Fordelene og Manglerne, kan man vente at frembringe noget bedre, — eller iblandt det frembragte udvælge det bedste.

Ved Nedfiringen af Skibsbaade, i høj Sø under Stromforhold eller hvis Skibet har Fart eller Sakning, er det af Vigtighed, at Baaden hurtig kommer klar af Jolletaljerne: hvis det under disse Forhold sker, at kun den ene af Jolletaljerne udhugges, medens den anden vedbliver at være hugget og stivner, bliver Resultatet let en Ulykke, idet Baaden vil svinge tværs og fyldes med Vand eller havarere mod Skibssiden, og man er udsat for at miste Folk.

Man har for længe siden, navnlig i England, anset det for aldeles nødvendigt og tidssvarende, at mindst en Baad paa hver Side er forsynet med Baadslipper, saaledes at den let og sikkert kan sættes i Vandet under vanskelige Forhold. Ikke desto mindre ser man endnu ofte nybyggede Skibe, som er vel udhalet i alle andre Henseender end netop denne. Paa mange ny Skibe er Taljeblokkene kun forsynet med gammeldags Hager, som hugger i Ringbolte, hvilket umiddelbart paa Indersiden af Baadens Stævne, hvilket er upraktisk, og en Installation, der særlig er egnet til at ødelægge Folkenes Fingre, medens de bestræber sig for at udhugge Taljerne efter Baadens Affiring.

Man har ofte forsøgt at afhjælpe disse Ulemper ved Benyttelse af forskellige Slippeapparater, selvudløsende Hager og lignende.

Med Hensyn til Slippeapparaternes Virkemaade, har nogle Opfindere lagt Hovedvægten paa, at Taljerne skulde hugge ud af sig selv og hver for sig, naar Baaden bares af Vandet; andre har forsøgt at faa begge Taljer til at hugge ud paa én Gang ved samme Slags Paavirkning, og har fremsat følgende Formel for deres Konstruktion:

«The proper working of the apparatus must not in any way depend upon the nerve or judgement of the officer in charge of the boat.»

En enkelt har opstillet følgende Regel:

1. Den Mand, der styrer Baaden, skal i et givet Øjeblik kunne frigøre Baaden fra Baadtaljerne, uden at han behøver Hjælp af det øvrige Baadmandskab.
2. Sikkerhedsindretninger maa kun anbringes agterude og paa den agterste Baadslipper.
3. Ingen af de arbejdende Dele af Baadslipperen maa være skjult under Tofter eller Bundbrædder.
4. Den Mand, der styrer Baaden, skal kunne klargøre denne til at hejse, uden at han behøver at fjerne sig fra Roret.
5. Taljerne skal være lette at hugge og maa ikke kunne hugge ud af sig selv.

Man maa nu mellem de mange forskellige Konstruktioner af Slippeapparater til Skibsbaade skelne mellem tre Hovedgrupper, nemlig:

1. Affiringsapparater til Skibsbaade.
2. Slippeapparater til Taljer til Skibsbaade.
3. Slippeapparater til Skibsbaade.

Affiringsapparater til Skibsbaade er saadanne, der har til Hensigt at forhindre, at den ene Ende af en Baad kan affires hurtigere end den anden, og til disse maa henregnes det af Clifford i Tiden omkring 1855 konstruerede Apparat. Til samme Kategori maa ligeledes henhøre de forskellige Forsøg, man har gjort paa at faa forreste og agterste Talje til at fire lige meget, ved f. Eks. at lede begge Taljeløbere omkring Valsen, Lederuller, Friktionsskiver eller lignende. Det maa dog her bemærkes, at Cliffords Patent var baade Affirings- og Slippeapparat.

Slippeapparater til Taljer til Skibsbaade. Hertil maa henregnes Mekanismer, der er befæstet til de underste Taljeblokke, eller til For- og Agterenden af Baaden eller ogsaa dels til Baaden og dels

til Taljeblokkene, men som ikke tilsteder at en enkelt Mand ved en momentan manuel Paavirkning losgør begge Taljer paa en Gang fra Baaden.

Til denne Gruppe henhører bl. a. Shores samt Talbots »Selfrelieving Hooks«. — Orlogsværftets Slippeapparat til Fartøjstaljer; endvidere Evans, Hill & Clarks, Robinsons, Eriksens m. fl., iøvrigt alle Slippeapparater, hvorpaa det findes nødvendigt at anbringe Sikkerhedsforanstaltninger, der under Løsgøringen kan foranledige, at den ene af Taljerne kan frigøres fra Baaden før den anden.

Slippeapparater til Skibsbaade. Apparater konstrueret paa den Maade, at en enkelt Mand kan frigøre begge Baadtaljer paa én Gang. Til denne Gruppe hører Levels, som er reglementeret til Redningsbaade i den franske Marine: Donovans, der sikkert bruges meget lidt; Mills, der maa betragtes som det mest udbredte, endvidere Christensens Slippeapparat til Skibsbaade, hvilket siden 1894 har været i Brug i den danske og norske Koffardmarine, samt siden 1900 reglementeret i den danske Orlogsmarine, ligesom det er anvendt i de danske Skoleskibe »Georg Stage« og »Viking«.

Allerede saa tidligt som 1827 blev der givet Anvisning paa og benyttet et ikke daarligt Hjælpe middel til at udsætte Storbaaden fra et Skib. Paa Sejlskibe havde i tidligere Tid Storbaaden som Regel sin Plads over Storlugen; for nu at lette Udsætningen anbragte man Baadsklamperne paa en Ramme, som kunde drejes om en Pivotal, der var befæstet til Storlugen, under den ene Ende af Rammen var der anbragt to Ruller, som hvilede paa Dækket, den anden Ende af Rammen har frit over Storlugen. Baadsklamperne var til at slaa ned, paa Rammen var der tillige for yderligere at lette Udsætningen anbragt Ruller for Kølen og Bælgen af Baaden. Endvidere var en Del af Lønningen til at borttage.

Det er øjensynligt, at den Storbaad, der var installeret paa ovenanførte Maade, lettere kunde sættes ud og med færre Folk, end om man havde skullet benytte Slag og Noktakler dertil.

I 1834 anbefaler man at benytte en enkelt Jolle med Kavs og Hage til saavel Hæk- som Sidefartøjers Nedfiring i Vandet. Efter Baadens Hejsning skulde disse Joller ihugges paa Taljernes Plads; naar derefter Baaden senere skulde sættes i Vandet, firedes den ned i disse Joller, der skares ud af Blokkene og indfiskedes i Baaden.

Omtrent ved samme Tid anbefales det til Baadtaljer at benytte en Blok, der er indrettet saaledes, at den ikke kan hugge ud af sig selv, men kun ved at der trækkes i et Haandtag.

Blokkebeslaget bærer en Hage, der kan dreje sig om en Bolt, dette kan hindres ved, at en Bøjle sættes over Næbet af Hagen. Udløsningen foregaar ved at trække i en Arm, Bøjlen løftes da over Næbet af Hagen, denne drejer sig om Boltten, og Udløsningen er udført.

1835 har en Mr. Shore konstrueret en selvudløsende Hage til Baadtaljer, den var nærmest at ligne ved en dobbellarmet Vægtstang, der kunde dreje sig om en Bolt; den ene Ende af Vægtstangen dannede Hagen, den anden Ende bestod af en tung Jernklump, der bevirkede, at Hagen drejede sig rundt om Boltten og huggede ud, naar Taljen slækkede; for at Hagen ikke skulde dreje sig rundt i Ulide, anbragtes der en Musning paa den tunge Overende. (Fortsættes.)

## Fragtmarkedet.

Grundet paa Paaskeshelligdagene og Fragtmarkedets ret ensformige Forløb inden Kulstrejksens Ophør, er det nu godt og vel et Par Uger siden, vi skrev vor sidste Beretning. Den saa længselsfuldt ventede Afslutning paa

Kulstrekken fandt Sted lige inden Paasken (Paaskedag 7. April), men langt fra i alle Minerne gik man straks i Gang med Arbejdet. Dette genoptoges dog efter Paasken gradvis rundt omkring, for saa vidt som Grubernes Tilstand tillod det, men da Lagrene næsten overalt i U. K. er udtomt eller meget smaa, hvorimod det hjemlige Begær er særdeles stort, er der indtil nu ikke kommet større Kvanta Kul frem til Afskibning. I Løbet af et Par Ugers Tid ventes Forholdene dog at ville have bedret sig ganske betydeligt, men foreløbig er det gaaet slemt ud over Fragterne for ganske prompt Tonnage. En Masse Baade laa i britiske Havne og ventede blot paa at faa Last, næsten til enhver som helst Rate, og da Købmændene har benyttet sig af Situationen, har de faaet mange billige Baade, og Lastetimernes Antal har i de fleste Tilfælde været stort. I Begyndelsen af April blev der for Lastning efter Strekens Ophør sluttet Tonnage til omkring 10/6 til Genua fra Tynen eller Cardiff, men i de sidste Par Dage er der bleven akcepteret helt ned til 8/. Ogsaa til Østersøen er der sluttet til meget lave Rater for April Lastning, men der er ikke Tvivl om, at Markedet vil rette sig, saa snart Tonnagen igen bliver nogenlunde jævnt fordelt og Laster bliver rigeligere. Prisen paa Bunkerkul er selvfølgelig faldet ret betydeligt, og de kan nu faas paa Østkysten til 14/ à 17/ pr. Ton pr. prompt. De vil sikkert falde yderligere ikke saa lidt i Maanedens Løb, selv om de ikke naar det Niveau, som de var nede paa forrige Foraar. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, da har der siden vor forrige Beretning, grundet paa Knaphed paa Tonnage, hersket megen Fasthed baade fra Østen, Sortehavet og La Plata, og denne Fasthed holder sig fremdeles for de prompte Positioner. Det er ganske glimrende Rater, som har været betalt, og mange Skibe maa have tjent store Penge. Hvorledes alt nu yderligere vil udvikle sig, kan der naturligvis med Bestemthed ikke siges noget om i Øjeblikket, men som Helhed betraglet maa Udsigterne siges at være lovende, særlig da nu ny Markeder som Kanada, Østersøen og Hvidehavet er ved at gaaabne efter Vinterdvalen og vil afdrage en meget betydelig Mængde Tonnage. I det efterfølgende skal vi nu give en kortfattet Skildring af de forskellige af de ledende Markeder.

**Østen.** Navnlig fra Indien og Rispladserne var der godt Begær efter prompte Baade. Der betaltes sidst fra Bombay 27/6 Dødvægt til Antwerpen, 29/ Dunkerque for 8.000 Tons Baade pr. 25. April—5. Maj, 27/6 Hamburg pr. Maj, Kurrachee sluttet til 22/6 «nett terms» udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet pr. Maj—Juni. Fra Rangoon betaltes pr. Maj 34/6 til London eller Liverpool for Ris med 2.000 Tons Mel 2/6 ekstra. Rangoon/Hamburg betalte 33/ for rensat Ris for en 8.000 Tons Baad pr. Maj. Fra Vladivostok sluttet en April-Damper til 32/ til U. K. eller Kontinentet.

**Sortehavet etc.** Efter en noget mattere Tone i Maanedens Begyndelse har Markedet rettet sig, og for prompt Lastning er der for Korn i de sidste Dage bl. a. betalt 13/ Odessa/Liverpool (4.500), 12/ Novorossisk eller Theodosia/Rotterdam direkte (4.900), Fres. 14 Nikolajeff/Marseille (4.500), 13/6 Sulina/Rotterdam, 14/ Hamburg (5.000—6.000), 16/ Sulina/Danmark, én Havn, 16/3 to Havne (2.600), 15/ Azow/Englands Østkyst, én Havn, 15/6 to Havne. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn noteres omkring 15/.

**Middelhavet** ligger noget bedre end for en Maanedes Tid siden. Laster er ikke særlig rigelige, men paa den anden Side har der heller ikke været noget stort Udbud af Tonnage. For Erts betaltes 6/3 Port Breira/Tyne Dock, 6/3 Garrucha/Rotterdam. For Salt betaltes 10/ Torreveja/Kalkutta, 11/6 Port Said/Java (én Havn). Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 4/ Cardiff, 4/7½ Rotterdam.

**Nordamerika.** Laster er ikke særlig rigelige i Øjeblikket, og saavel for enkelte Rejser som paa Timecharter er der i de sidste Par Uger bleven sluttet til lidt

lavere Rater, end medens Kuls'rejken stod paa. For store Baade er Raten paa Timecharter 3/9 à 4/ Dødvægt, Levering og Tilbagelevering Evropa. En Del Kullaster sluttet, og der betaltes sidst 18/ Norfolk/Aleksandria, 17/6 Baltimore/London, 21/ Virginia/Buenos Aires. Korn fra New York eller Filadelfia betalte 2/9 U. K. eller Kontinentet, 2/10½ Hamburg pr. 1.—15. Maj. Deals fra Bay of Fundy sluttet til 55/ Englands Vestkyst. En meget stor Damper pr. April sluttet med Tommer fra Golfen til 140/ River Plate, en mindre til 147/6 pr. Maj.

**Sydamerika.** La Plata Markedet er meget fast for prompte Positioner, og der har i denne Maaned fundet en stor Række Befragtninger Sted til stigende Rater. For prompt Lastning er fra Buenos Aires for store Baade sidst betalt 26/ à 27/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, medens der fra San Lorenzo Grænsen paa samme Basis opnaaedes indtil 28/6 pr. April, 28/ pr. Maj, 27/6 pr. Juni for Baade paa 4.000—6.000 Tons. Fra Santa Fé betaltes 30/ à 31/ for 3.000—4.000 Tons Baade. Ogsaa Bahia Blanca fragtede ret livligt paa Basis af 28/ à 28/6 pr. April—Maj. Købmændene synes ikke at ville overstige disse Rater foreløbig.

**Østersøen.** Der har ikke været meget at gøre for prompt Lastning, og de sidst betalte Rater er kun midelmaadige. For Hør betaltes fra Riga eller Windau omkring 20 Fres. til Dunkerque, 16/ à 16/6 til to østskotske Havne, medens Korn fra Libau eller Windau akcepteredes til 10¼ d. Havrebasis Rotterdam, 11 d. à 11¼ d. Antwerpen. Fra Königsberg noteres 1/1½ Hvedebasis til Rotterdam. Af Trælastbefragtninger pr. prompt nævner vi 25/9 D. B. Windau/Hull, Fres. 28½ Antwerpen, 23/ Riga/London, Fres. 28 Antwerpen, 32 Rouen, 37 Bordeaux. Genaabningen af Petersborg ventes at ville finde Sted omkring 1. Maj, og der bydes pr. f. o. w. 1/2¼ Hvedebasis til Rotterdam, M. 25—26 pr. Favn Pulpwood, c. 29/ for Kortprops til Englands Østkyst, Fres. 35 D. B. Ghent eller Antwerpen. For Kortprops for Rejser over Sæsonen er betalt 31/ à 31/6 fra Petersborg til Østkyst Kulhav og for Pulpwood omkring 30/ til Østnorge.

Kul. Lastetørn er meget vanskelig at arrangere overalt i U. K. og Raterne er foreløbig lave i alle Retninger. De faldt i Løbet af faa Dage 1/ à 2/ eller mere pr. Ton. Der betaltes sidst fra Cardiff eller Newport for prompt Lastning 6/ Lissabon, Fres. 8 Algier, 8¾ à 9 Marseille, 8/ à 8/6 Genua, 8/6 Neapel (3.200 Tons Baad, 800 Tons daglig Losning, 180 Ladetimer), 8/ Aleksandria, 14/ Montevideo, 15/6 Zarate (4.000 Tons Baad, 220 Ladetimer). Fra Tynen eller Blyth sluttet der til 4/6 Pillau (1.600), 4/6 Lübeck (2.000), 4/ Kiel (1.900), 4/3 Riga (1.700), 4/6 Rochefort (2.500), 9/9 Oporto (1.200), 6/ Lissabon (2.000), 8/6 Genua (2.500), 8/ (4.200), 9/6 Piræus (4.600). Til Kronstadt blev betalt 5/6, og der stilles nu kun c. 5/ i Udsigt for prompte Baade.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet «Havet»

har under Ledelse af Overretssagfører H. H. Schmidt afholdt Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Generalkonsul C. P. Jensen, aflagde Beretning og Regnskab.

Driftsoverskudet havde været Kr. 22.401, Nettooverskudet Kr. 13.732. Heraf foresloges det at henlægges Kr. 13.000 til Reservefonden og at overføre Kr. 732 til næste Aar.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter der vedtoges en Lovændring, gaaende ud paa at forøge de Kommitteredes Antal fra to til tre.

Til Kommitteret genvalgte Overingeniør Hollermann og nyvalgte Skibsmægler A. Andersen.

Om Udsigterne for næste Aar udtalte Rederen sig tillidsfuldt.

### Dampskibsselskabet Nordøen

har under Ledelse af Overretssagfører P. Heering afholdt Generalforsamling.

## Efterretninger for Søfarende

Meddell af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evrops, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsviddde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m) Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegniser og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**835. Vrag sunket. Højrup Ø. Østersøen.** En Dæksbald, der angives at ligge farligt for Søladsen, er sunket ud for Højrup Kirke, der ligger paa c. 55° 16' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd. Den ulagte Belliggenhed af Vraget vil blive undersøgt.

**836. Stenpuler. Hammerhavnen. Bornholm.** 2 Stenpuler bestaaende af Brosten, ligger i 3, 4 og 5 m Vand, c. 160 m NN. Fra Indløbet til Hammerhavnen. Pulerne er afmærket, men man maa ikke stole paa, at Afmærkningerne er til Stede. Hammerhavnen: 55° 16' N. Br. 14° 45' Ø. Lgd. (Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 454. Havne-Lods, Side 49.)

**837. Vrag afmærket. Thisted-Bredning. Limfjorden.** 15 m SV. i V. for Vraget af den i Thisted-Bredning sunkne Galease er udlagt en grøn Vragvager med Stage og grønt Flag. 56° 55' (45') N. Br. 8° 48' (45') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 798. Kjøbenhavn 1912.)

**838. Uddybning og Afmærkning af Rende. Fæmo Havn. Smaaland-Farvandet.** Til Fæmo Havn er gravet en Rende med 3 m Vand. Den er paa S-Siden afmærket med 5 røde Stager, af hvilke den yderste har omvendt Kost. Fæmo Havn: 54° 58' N. Br. 11° 31' Ø. Lgd. (Kort Nr. 162 og 185. Danske Lods, Side 549. Havne-Lods, Side 41. Søm.-Fort., Side 42.)

### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**839. Fyr atter tændt. Sverrig.** Følgende Fyr, som har været slukket paa Grund af Isforholdene, er atter tændt: 1) Linnø. 2) Bjursten. 3) Øregrundsgrepen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 393. Kjøbenhavn 1912.)

**840. Uddybningsarbejder. Åhus.** I April d. A. paabegyndes nogle Uddybningsarbejder i Indløbet til Åhus. Fra den ydre Lystønde til Havnemølen. Mærker er opført ved Havnen og Vagere med røde og med hvide Flag er udlagt ved Ronden. Muddermaskinerne skal passeres paa den Side, paa hvilken de viser 2 sorte Balloner eller 2 hvide Lanterner (den ene over den anden). Man skal passere Arbejdsforløjer med Forsigtighed og i Tide signilere sin Ankomst ved et Lydsignal. Ydre Lystønde: 55° 55', N. Br. 14° 24' Ø. Lgd.

**841. »Ufgrunden« Fyrskib atter udlagt. Kalmarsund.** »Ufgrunden« Fyrskib er atter udlagt. 56° 07' N. Br. 16° 14' 57" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 338. Kjøbenhavn 1912.)

**842. Fyrskibene »Kopparstenarna« og »Svenska Björna« atter udlagt.** Ifølge Telegram fra Lødskapitajnen i Stockholm er Fyrskibene »Kopparstenarna«, 58° 35' 15" N. Br. 19° 09' 15" Ø. Lgd., og »Svenska Björna«, 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd., atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 152 og 339. Kjøbenhavn 1912.)

**843. Baake nedlagt. Lavensari. Finske Bugt. Rusland.** Baaken paa Lavensari er odelagt af Storm og vil ikke blive genopført. 60° 00' N. Br. 27° 52' Ø. Lgd. (Kort Nr. 153.)

**844. Vrag rapporteret. Loba N. Tyskland.** Et Vrag med 1 Mast c. 1 m over Vandet er rapporteret at ligge N. for Loba paa 54° 52' N. Br. 17° 37' Ø. Lgd.

**845. Tønde forandret. Nork. Oder.** Mellem S-Spidisen af Leitholm og Landshylen Svantevitz er den S-ligste, røde Spiritønde ved Indløbet til Nork ombyttet med en rød Stump-tønde med rød Ballon. Tønden, der skal tjene som Anduvningstønde, ligger ogsaa ude om Vinteren. 53° 40' 25" N. Br. 14° 32' 55" Ø. Lgd.

**846. Vraglystønde atter udlagt. Adlergrund.** Lystønden ved Vraget af Damperen »Nordens« er atter udlagt og den midlertidige Spiritønde indtrædet. 54° 47' N. Br. 14° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 277. Kjøbenhavn 1912.)

vandret stribede Spiritønde er udlagt ved Kanten af en S<sub>2</sub> m Grund neden for Chelsea Bridge, N. 65° Ø. fra Bunker Hill Monument og S. 20° Ø. fra højre Kant af Enden af Chelsea Bridge. Boston: 42° 20' N. Br. 71° 01' V. Lgd.

**865. Fyrs Karakter. Wreck Shoal Lys- og Kløkketønde. North Channel. Nantucket Sound. Massachusetts.** Wreck Shoal Lys- og Kløkketønde Nr. 16 A, som e. den 15de Juni 1912 skal udlægges i Stedet for »Strommessett Shoal« Fyrskib, skal vise hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn Ø. Sek., Mørke 2, 7 Sek., 41° 31' 56" N. Br. 70° 26' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 776. Kjøbenhavn 1912.)

**866. Lystønder forandret. Narragansett Bay. Rhode Island.** 1) Common Fence Point Shoal Lystønde Nr. 2 viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., i Stedet for rodt, fast Lys. 41° 39' 35" N. Br. 71° 13' 20" V. Lgd.

2) Paltenev Island Lystønde Nr. 2 $\frac{1}{2}$  viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 41° 39' 35" N. Br. 71° 22' 25" V. Lgd.

**867. Afmærkning forandret. Little Narragansett Bay. Rhode Island.** Rhodes Folly Spiritønde 3 A er udlagt i 4 m Vand paa Pladsen for Rhodes Folly Baake, der er odelagt af Isen. 41° 19' 50" N. Br. 71° 53' 42" V. Lgd.

Demons Rocks Spiritønde 1 er permanent inddraget. 41° 19' 03" N. Br. 71° 52' 18" V. Lgd.

**868. Lystønde forandret. The Cows. Long Island Sound.** The Cows Lystønde paa S-Siden af The Cows ved Indløbet til Stamford Havn, viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 41° 00' 12" N. Br. 73° 31' 24" V. Lgd.

**869. Afmærkning forandret. Coscob Harbor. Long Island Sound.** 1) Hitchcock Rock vandret stribede Spiritønde er udlagt i 2 m Vand, S. 86 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Kanten af Elias Point og N. 3 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Old Hen Rock Baake. 2) Hitchcock Rock Baake er nedlagt. 41° 37' 00" N. Br. 73° 36' 15" V. Lgd.

3) John Peck Rock Spiritønde er udlagt i 2 m Vand, N. 74 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Kanten af Todd Point og N. 5 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Old Hen Rock Baake. 4) John Peck Rock Baake er nedlagt. 41° 47' 00" N. Br. 73° 36' 13" V. Lgd.

**870. Lystønder forandret. New York. Long Island Sound.** 1) Matinicock Point Shoal Lystønde Nr. 17 viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 40° 54' 20" N. Br. 73° 38' 13" V. Lgd.

2) Parsouage Point Lystønde Nr. 28 A viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 40° 56' 47" N. Br. 73° 40' 33" V. Lgd.

**871. Lystønder forandret. Gardiners Bay. New York.** Efternavnte Lystønder viser nu alle hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 1) Gardiners Island Lystønde Nr. 1 G I, 41° 08' 47" N. Br. 72° 08' 45" V. Lgd. 2) West Neck Shoal Lystønde Nr. 2, 41° 01' 45" N. Br. 72° 21' 12" V. Lgd. 3) Hallocks Point Shoal Lystønde Nr. 10, 41° 03' 02" N. Br. 72° 22' 43" V. Lgd. 4) Hog Neck Lystønde Nr. 1, 41° 02' 42" N. Br. 72° 18' 44" V. Lgd.

**872. Lystønde forandret. Rockaway Inlet. New York.** Rockaway Inlet West Way Inner Lystønde Nr. 5 viser nu rodt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Rockaway Inlet: 40° 33 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 73° 55' V. Lgd.

**873. Lystønde forandret. Greenville Piers Channel. New York Upper Bay.** Greenville Piers Channel Lys- og Kløkketønde 2 G viser nu rodt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 40° 40' 10" N. Br. 74° 03' 15" V. Lgd.

**874. Lystønde udlagt. Gowanus Flats. New York Upper Bay.** Gowanus Flats Southwest End Lystønde Nr. 12 $\frac{1}{2}$  er nu udlagt ved Siden af Kløkketønden. 40° 38' 23" N. Br. 74° 03' 12" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 569. Kjøbenhavn 1912.)

**875. Lystønder forandret. New York Lower Bay.** 1) Coney Island Lystønde Nr. 2 viser nu rodt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 40° 34' 03" N. Br. 73° 59' 22" V. Lgd.

2) Coney Island Point Lys- og Kløkketønde Nr. 4 viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 40° 34' 17" N. Br. 74° 00' 44" V. Lgd.

**876. Afmærkning forandret. Delawares River.** Ontonare River den 15de April 1912 er der foretaget følgende Forandringer ved Afmærkningerne i Delaware River: 1) Baker Range Lystønde Nr. 1 B er flyttet e. 150 m NN. i og ligger nu i e. 9 m Vand, N. 24° V. fra Bombay Hook Fyr og N. 49° Ø. fra Reedy Island Forfyr. 2) Baker Range Kløkketønde 1 B ligger nu tæt uden for Lystønden. 3) Deep Water Point Range Lystønde Nr. 2 D viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 4) Cherry Island Range Lystønde Nr. 2 C er flyttet e. 300 m NO. i og ligger nu i e. 9 m Vand, S. 3 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Bellevue Bagfyr og N. 84 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Vandtaarnet N. for New Castle. 5) Cherry Island Range Kløkketønde 2 C ligger nu tæt uden for Lystønden. 6) Schooner Ledge Range Spidstønde 2 S er flyttet e. 100 m N. i og ligger nu i e. 9 m Vand, S. 47 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Marcus Hook Lower Spire og S. 30 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Gulls Landing Fyr. 7) Tinicum Island Range Spidstønde 2 T er flyttet e. 230 m ØND. i og ligger nu i e. 11 m Vand, S. 52° V. fra Schooner Ledge Bagfyr og N.

**847. Løssopløser. Stralsund V.** I 1912 udlægges en brun Tønde midt paa Løssopløser paa følgende Steder:

I Søen V. for Neuenhof-Plosgangen, 54° 32' 00" N. Br. 13° 00' 00" Ø. Lgd. I Libben, 54° 36' 00" N. Br. 13° 09' 25" Ø. Lgd. I Vitter Bolden, 54° 38' 50" N. Br. 13° 08' 00" Ø. Lgd. I Grossen Worder ved Prunow, 54° 26' 00" N. Br. 12° 57' 40" Ø. Lgd. I Barthel Bolden, 54° 24' 15" N. Br. 12° 44' 42" Ø. Lgd. I Bodstedter Bolden, 54° 24' 00" N. Br. 12° 39' 00" Ø. Lgd. I Saaler Bolden, 54° 18' 30" N. Br. 12° 27' 00" Ø. Lgd. I Parover Bucht, 54° 21' 12" N. Br. 13° 05' 00" Ø. Lgd. I Perowstrom, 54° 26' 25" N. Br. 12° 37' 00" Ø. Lgd. Ved Dänholm er Løssopløser almindelig med fire brune Tønder henholdsvis paa 54° 18' 30" N. Br. 13° 08' 39" Ø. Lgd., 54° 18' 28" N. Br. 13° 08' 54" Ø. Lgd., 54° 18' 16" N. Br. 13° 08' 51" Ø. Lgd., og 54° 18' 15" N. Br. 13° 08' 37" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 770. København 1911.)

**848. Afmærkning forandres. Wismar.** I April 1912 forandres Afmærkningen i Wismar Bugt som følger: A) Andvingsstonden Wismar Grosse Thiel flyttes til 54° 04' 00" N. Br. 11° 26' 06" Ø. Lgd. B) Følgende Tønder indlægges: 1) Den hvide Klokketønde Wustrow-Riff W. 2) De 2 rød-sortede Banketønder ud for Krakenet og N. for Wismar Yderred. 3) Den røde og den sorte Finglet Tønde. 4) Den hvide Spiritønde Miels-Süd. 5) Den hvide Spiritønde Holen-wieschendorff-Huk Nord. 6) Den røde Spiritønde Mittelgrund. C) Følgende Tønder udlægges: 1) I Stedet for Tønden Wustrow-Riff W udlægges en sort Spidstønde, mærket »Wisnar 1«, med Kugle og et R-Tal som Topbetegnelse. 2) Paa 54° 03' 06" N. Br. 11° 25' 09" Ø. Lgd. udlægges en rød Spiritønde, mærket »A«, med Kugle og et A som Topbetegnelse. 3) Paa 54° 00' 48" N. Br. 11° 22' 09" Ø. Lgd. udlægges en sort Banketønde, mærket »4«, med 2 Kugler og et R-Tal som Topbetegnelse. 4) Paa 54° 00' 00" N. Br. 11° 22' 06" Ø. Lgd. udlægges en rød Banketønde, mærket »Finglet 1«, med 2 Kugler. 5) Paa 53° 59' 24" N. Br. 11° 19' 50" Ø. Lgd. udlægges en rød Spiritønde, mærket »F«, med Kugle og et F som Topbetegnelse. 6) Paa 53° 59' 09" N. Br. 11° 20' 15" Ø. Lgd. udlægges en sort Spidstønde, mærket »7«, med Kugle og et S-V-Tal som Topbetegnelse. 7) I Stedet for Mittelgrund røde Spiritønde udlægges en rød Stumpstønde, mærket »M. Gr.«. 8) Paa 53° 58' 24" N. Br. 11° 20' 27" Ø. Lgd. udlægges en rød Spiritønde, mærket »6«, med Kugle og et 6 som Topbetegnelse. D) Efterhævet Tønder faar følgende Topbetegnelse og mærkes i Overensstemmelse med Topbetegnelsen: 1) De sorte Spidstønder paa B.R. Side: 1) Jäckelherger; et R-Tal. 2) Poel; et Tre-Tal. 3) N.W.-Platter; et Fem-Tal, desuden en Kugle og et vandret Tvarprætt under Topbetegnelsen. 4) S.W.-Platter; et Seks-Tal og nedenunder en Kugle. 5) Gross-Kammrad; et Otte-Tal og nedenunder en Kugle. 6) Mittenhänd; et Ni-Tal og nedenunder en Kugle. 7) De 7 Tønder ved den grævede Kugle faar Tallene: 10, 11, 12, 13, 14, 15 og 16. II) De røde Spiritønder paa St. B. Side: 1) S.O.-Hannibal; et B og derunder en Kugle. 2) S.-Hannibal; et C og derunder en Kugle. 3) S.W.-Hannibal; et D og derunder en Kugle. 4) Schwenskiffel; et E og derunder en Kugle. 5) N.-Slegort; et H og derunder en Kugle. 6) O.-Slegort; et J og derunder en Kugle. 7) De 7 Tønder ved den grævede Kugle faar Bogstaverne: K, L, M, N, O, P og Q. B) De 7 Tønder bliver ulodrettede:

Positionerne svarer til danske kort; naar der adderes 6" til Bredden, svarer de til tyske Kort. (Kort Nr. 157, 160 og 235.)

**849. Undervands-Klokkesignal gives midlertidig ikke. Fyrskibet »Fehmarnhelt«,** indtil videre gives ikke Signal med Undervandsklokke fra Fyrskibet »Fehmarnhelt«. 54° 36' N. Br. 11° 09 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.

**850. Vrag almærket. »Gabelstach Fyrskib Ø. Kieler Fjord.** En Træk er sunket c. 1 $\frac{1}{4}$  Sm ØM, fra »Gabelstach« Fyrskib. En grøn Lys og Klokketønde med Topbetegnelse, der viser grøn Lys med Topbetegnelse hver 8 Sek., Lys 3. Sek., Mørke 1. Sek., Lys 1. Sek., Mørke 1. Sek., er udlagt 50 m N. for Vraget. 54° 31' N. Br. 10° 26' Ø. Lgd.

**851. Tønde udlægges. Neukirchgrund. Flensborg Fjord.** Om trent i Slutningen af April 1912 udlægges en rød og sort lodret stribet Banketønde, mærket »Neukirchgrund«, med Kors paa Toppen som Midtaraidsmærke Ø. for Neukirchgrund, 54° 48' 50" N. Br. 9° 46' 56" Ø. Lgd. (danske Kort) 54° 48' 56" N. Br. 9° 46' 58" Ø. Lgd. (tyske Kort). (Kort Nr. 117, 157, 160, 243 og 253.)

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**852. Lys- og Klokketønde atter udlagt. Vortrappief. Tyskland.** Vortrappief Lys- og Klokketønde (tidligere Ruttergal) er atter udlagt. 54° 32' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 718. København 1912.)

**853. Oplysning om Vrag. Sengwarder Balje. Jæde.** Vraget af »Telegraph« paa N.-Siden af Sengwarder Balje, c. 20 m S. for Lijnen gennem Prikkerne, kunde ikke findes i Foråret og er derfor ikke almærket. Ved Besøgningen har man holdt noget S.-Ligene. 59° 36 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 8° 11 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2796. København 1909.)

**854. Fyrskibene »Aussejndede« og »Norderney« forlagt Station.** Fyrskibene »Aussejndede«, 53° 51 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 7° 55 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd., og »Norderney«, 53° 55 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 7° 14' Ø. Lgd. har har sprængt deres Fortøjninger og forlagt Stationen. De bliver snart muligent genudlagt.

**855. Vrag rapporteret. Borckum Fyr N.** Hølge Telegram fra »Meridiant« i Berlin er der den 7de April d. A. 15 Sm N. for Borckum Fyr observeret et drivende Vrag med Mastetoppene over Vandet. Borckum Fyr: 53° 35' N. Br. 6° 39' Ø. Lgd.

**856. Lystønde bortrevet. Westermars. Ems.** Westermars Lystønde er bortrevet. 53° 35' N. Br. 6° 34' Ø. Lgd.

**857. Afmærkning. Ventjagersøen. Zoegat van Goerze.** A) Ventjagersøen, mellem Haringvliet og West-Hellegat, er udlagt følgende Tønder: 1) Spidstønderne: 1) Nr. 1 i 4 m Vand, 51° 42' 40" N. Br. 4° 19' 11" Ø. Lgd. 2) Nr. 2 i 3 m Vand, 51° 42' 24" N. Br. 4° 20' 06" Ø. Lgd. 3) Nr. 3 i 3 m Vand, 51° 42' 06" N. Br. 4° 20' 58" Ø. Lgd. 4) Nr. 4 i 1 m Vand, 51° 41' 56" N. Br. 4° 21' 28" Ø. Lgd. B) Stumpstønderne: 1) Nr. 1 i 5 m Vand, 51° 42' 34" N. Br. 4° 18' 58" Ø. Lgd. 2) Nr. 2 i 3 m Vand, 51° 42' 34" N. Br. 4° 19' 58" Ø. Lgd. 3) Nr. 3 i 2 m Vand, 51° 42' 16" N. Br. 4° 20' 44" Ø. Lgd. 4) Nr. 4 i 2 m Vand, 51° 42' 02" N. Br. 4° 21' 28" Ø. Lgd.

Saavidt er følgende Forandringer foretaget i Haringvliet: Spidstønde Nr. 9 med Ballon er indtaget, Spidstønde Nr. 10 er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 9 med Diamant, Spidstønderne 11, 12, 13, 14, 15 og 16 faar Nr. 10, 11, 12, 13, 14 og 15. I West-Hellegat er Stumpstønde Nr. 5 indtaget og en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 5 med Kugle er udlagt i 4 m Vand paa 51° 41' 45" N. Br. 4° 21' 42" Ø. Lgd.

### IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**858. Oplysning om Lods. Liverpool Approach. England.** Liverpool Lodskaupet har sort Skrog med en smal, rød Strihe, hvid Vandlinje og gul Skorstø, som er sort forevæn. Skibets Nr. staar midt paa Skroget.

Lods-Stationen er delt i 2 Dele, den V.-lige Del ligger mellem Meridianerne gennem Midde-Moise Island og Great Ormes Head, den Ø.-lige Del mellem Meridianerne gennem Great Ormes Head og »Bar« Fyrskib.

Et Lods-skib ligger i hver Del. Saalange der er Lods ombord, fører Lods-skibet et halvt hvidt og rødt Flag (hvid oversid) paa Mastetoppen og om Natten en hvid Lanterne over en rød Lanterne paa Toppen foruden de reglementerede Sidelanterner. Great Ormes Head: 53° 21' N. Br. 3° 52' V. Lgd.

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**859. Fyr tænkt. Kata Point. Liberia. Afrika.** Paa Kata Point er tænkt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 8 Sm. Fyret er ubevogtet og upaalteligt. 4° 40' 40" N. Br. 8° 26' 35" V. Lgd. (tysk Kort Nr. 13653).

**860. Lys- og Føjletønde forandres. Bantam Rock. Sheepscoot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Om trent den 12de April 1912 ombyttes Bantam Rock Lys- og Føjletønde i 6 B. med en større Tønde med et kraftigere Fyr, der viser hvidt El-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. 43° 42' 04" N. Br. 69° 38' 09" V. Lgd.

**861. Fyr forandret. »Cape Elizabeth« Fyrskib. Casco Bay. Maine.** »Cape Elizabeth« Fyrskib Nr. 74 viser nu fra Fortøppen et hvidt Fyr med El-Fornørkeler hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek., i Stedet for det tidligere røde, faste Fyr. Flammens Højde: 21 m. Det hvide, faste Fyr paa Stortoppen er slukket. Kommer Fyret paa Fortøppen i Tønden, vises et rødt, fast Fyr fra Stortoppen i en Højde af 14 m. Undervandsklokken giver nu Tallet 74 paa følgende Maade: I Løbet af 12 Sek. giver den 1 Slag, derefter Pause 5 Sek., 4 Slag i Løbet af 6 Sek., der efter Pause i 10 Sek. Under Fyret paa Fortøppen fører Fyrskibet en Gyfnder som Dagmærke. Dagmærket paa Stortoppen er bortlagt. I øvrigt ulodret. 43° 31' 30" N. Br. 70° 05' 38" V. Lgd.

**862. Afmærkning forandres. Maine.** Om trent den 12de April 1912 foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen for Kysten af Maine: 1) Carvers Harbor Approach, Suddelback Ledje Shoal vandret stribet Spiritønde vil blive ombyttet med en Spidstønde, 44° 01' 26" N. Br. 68° 44' 23" V. Lgd. 2) Casco Bay, Green Island Keel Spiritønde 4 vil blive ombyttet med en Spidstønde, 43° 39' 23" N. Br. 70° 06' 35" V. Lgd.

**863. Taagsignal-Station. Castle Rocks. Boston Harbor. Massachusetts.** Castle Rock Taagsignal-Station, en Klokke paa en sort Due d'Albe med Vandstandsret paa Siden, giver 4 Slag i Løbet af 15 Sek., derefter Pause i 15 Sek. Due d'Alben staar under for Castle Island, S. 32 $\frac{1}{2}$ ' V. fra Winthrop Banke og S. 83° V. fra Deer Island, der ligger paa 42° 30' 24" N. Br. 70° 57' 18" V. Lgd.

**864. Tønde udlagt. Chelsea Ledje. Boston Harbor. Massachusetts.** Chelsea Ledje

44 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Chester Islands vestre Kaut. 8) Fort Mifflin Bar Cut Range Spidsstønde 2 F er flyttet c. 115 m NN. og ligger nu i c. 8,5 m Vand, S. 31 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Horseshoe Range West Group Bagfyrr og S. 87 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Schooner Ledge Bagfyrr. 9) Elbow Spidsstønde 44 er flyttet c. 300 m NØ. og ligger nu i c. 8,5 m Vand, S. 16° V. fra Philadelphia City Hall Tower og N. 74 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Horseshoe Range East Group Bagfyrr. Bombay Hook Fyrr: 39° 21' 49" N. Br. 75° 30' 38" V. Lgd.

877. **Vrag. Chesapeake Bay.** Vraget af den 4-mastede Skonnert "Helen Thomas" ligger i Indløbet til Chesapeake Bay, N. 20 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Cape Henry Fyrr og S. 89° Ø. fra Thimble Shoal Fyrr. Alle 4 Masten staar endnu, og Skroget er næop overfyldt. Cape Henry Fyrr: 36° 55' 35" N. Br. 76° 00' 27" V. Lgd.

878. **Vrag. Thomas Point Shoal Fyrr NØ. Chesapeake Bay.** Vraget af Skonnerten "Herbert D. Maxwell" med Mastene over Vandet ligger ii 15 m Vand c. 2 Sm N. 33 $\frac{1}{2}$ ° fra Thomas Point Shoal Fyrr. Et hvidt, fast Fyrr vises fra Vraget, der ligger farligt for Skibsfarten. Thomas Point Shoal Fyrr: 38° 53' 56" N. Br. 76° 26' 10" V. Lgd.

879. **Tænde ombyttet med Klokketønde. Swan Creek. Chester River. Chesapeake Bay.** Entrance Stumpstønde Nr. 1 ved Indløbet til Swan Creek er ombyttet med Entrance Klokketønde Nr. 1. 39° 06' 00" N. Br. 76° 16' 50" V. Lgd.

880. **Lystønde forandret. Peoples Island Flats. Chesapeake Bay.** Peoples Island Flats Lystønde viser nu hvidt Lys i Stedet for rødt. 39° 15' 45" N. Br. 76° 16' 40" V. Lgd.

881. **Tænde ombyttet med Lystønde. Worton Point Shoal. Chesapeake Bay.** Worton Point Shoal Spidsstønde Nr. 2 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Før-mørkelses hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 39° 19' 48" N. Br. 76° 11' 35" V. Lgd.

882. **Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. St. Simon Sound and Brunswick Harbor. Georgia.** Omtrent den 27de April 1912 ombyttes Entrance Klokketønde Nr. 5 med St. Simon Lys- og Klokketønde Nr. 5, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,7 Sek. 31° 05' 25" N. Br. 81° 19' 00" V. Lgd.

883. **Forandring af Almærkning opsat. Savannah River. Georgia.** Almærkningen af Savannah River vil foreløbig ikke blive forandret. Indløbet: 32° 00' N. Br. 80° 46' V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfartens" Nr. 466. Kjøbenhavn 1912.)

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bug, Karabiske-Hav.

884. **Forandring af Fyrr opsat. Carysfort Reef. Florida Reefs. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Forandringen af Carysfort Reef er opsat 1 Maaned. Det midlertidige Fyrr vil blive tændt den 1ste Juli og det forandrede Fyrr c. 1ste August d. A. 25° 13' 17" N. Br. 80° 12' 40" V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfartens" Nr. 732. Kjøbenhavn 1912.)

885. **Fyrr tændes, Tønder inddrages. Manatee River og Terracea Bay. Tampa Bay. Florida.** Omtrent den 15de April 1912 tændes følgende Fyrr i en Holde af 5 m paa Slangbaaker: 1) Sreuds Islands Cut Fyrr Nr. 2, et rødt fast Fyrr i c. 1,1 m Vand, N. 55° V. fra Kanten af Hookers Point og N. 39 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra McNiels Point. 2) Sreuds Island Cut Fyrr Nr. 4, et rødt, fast Fyrr i c. 1,1 m Vand, S. 16° V. fra Bird Key Fyrr Nr. 9 og N. 64° V. fra Unnamed Islet vestre Kaut. 3) McNiels Point Spit Fyrr Nr. 4, et rødt, fast Fyrr, i c. 1,2 m Vand, N. 89° V. fra Kanten af Hookers Point og N. 13 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra McNiels Point. 4) Hookers Point Fyrr Nr. 5, et hvidt, fast Fyrr, i c. 1 m Vand, S. 42 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Hookers Point og N. 60° V. fra Kanten af Fogarty Point. 5) Daniels Point Shoal Fyrr Nr. 8, et rødt, fast Fyrr, i c. 0,6 m Vand, N. 25 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Daniels Point og S. 68 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Kanten af Hookers Point. 6) Rocky Bluff Fyrr, et hvidt, fast Fyrr, S. 19 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Kanten af Rocky Bluff og N. 78 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Kanten af Manavista Point.

Følgende Tønder inddrages: 1) McNiels Point Spit Spidsstønde 4. 2) Hookers Point Stumpstønde 5. 3) Daniels Point Shoal East Side Stumpstønde 8.

Bird Key Fyrr: 27° 33' 00" N. Br. 82° 36' 00" V. Lgd.

886. **Fyrr tændes, Baake genopføres. Little Manatee River. Tampa Bay. Florida.** Omtrent den 15de April 1912 tændes et hvidt, fast Fyrr ved Mundingen af Little Manatee River, N. 76° Ø. fra Cut C Bagfyrr og S. 25° Ø. fra Starboard Shoal Baake. Samtidig genopføres Port Shoal Baake. Cut C Bagfyrr: 27° 42' 53" N. Br. 82° 30' 58" V. Lgd.

887. **Ledebaaker opførte. Cut G. Tampa Bay. Florida.** Ledebaaker er opført fra Cut G af den gravede Kanal i Tampa Bay. Forbaaken, der har en sort Trekant paa Toppen, staar i c. 2,3 m Vand, S. 80 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Cut F Forfyrr og N. 42 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Yderenden af St. Petersburg Railway Wharf. Bagbaaken, der har en hvid Firkant paa Toppen, staar c. 1000 m N. 84° V. fra Forbaaken. Cut F Forfyrr: 27° 48' 17" N. Br. 82° 31' 20" V. Lgd.

888. **Tønder inddrages. Hillsboro Bay. Tampa Bay. Florida.** Omtrent den 15de April 1912 inddrages følgende fønder: 1) Gadsdens Point Bank South End Stumpstønde 9. 27° 48' 40" N. Br. 82° 27' 50" V. Lgd. 2) Catfish Point Shoal lodret stribebe Spidsstønde. 27° 50' 30" N. Br. 82° 27' 00" V. Lgd.

Den Kommitterede, Kaptajn V. T. Hein aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Skibene har indsojlet Kr. 151,134.80, hvilket næsten er Kr. 100,000 mere end forrige Aar. Efter Fradrag af Renter og Handelsomkostnings-Konto, Honorarer m. m., ialt Kr. 90,671.91, fremkommer der et Overskud paa Kr. 60,462.89, som er afskrevet paa Gøviust- og Tabs-Konto.

Første Halvdel af Aaret var Fortjenesten ikke stor, men med de høje Fragter, især Kulfragter, i den sidste Halvdel af Aaret, indsojlede enkelte af Skibene en meget stor Fortjeneste. Kulstrekken har for indeværende Aar forarsaget Tab for enkelte af Skibene, hvilket vi dog haaber hurtigt vil indtjenes ved Bedringen i Fragterne.

»Rusland« er for Tiden under Klassifikation i Helsingør.

Som det vil fremgaa af Regnskabet, er Aktiekapitalen opført med Kr. 900,000. og vi har ikke, som tidligere Aar, opgivet de Kr. 200,000 uafsatte Aktier, idet disse er blevet annulleret. Obligationsgælden er nu nede paa Kr. 245,000, for hvilket Beløb der til Sikkerhed for Partialobligationsejerne, foruden Skibene, er deponeret i Handelsbanken Kr. 81,877.87.

Et Forslag til Lovændringer, bl. a. gaaende ud paa i Loven kun at lade Aktiekapitalen opføre med Kr. 900,000 og at lade Udbyttets Fordeling afgøre af Generalforsamlingen efter Indstilling af Bestyrelsen, kunde ikke vedtages, da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

For Regnskabet gaves Decharge, og de Kommitterede genvalgte.

### Dampskibsselskabet Urania

har afholdt Generalforsamling. Overretssagfører P. Heering dirigerede. Den Kommitterede, Kaptajn V. T. Hein aflagde Beretning og Regnskab, idet han bl. a. udtalte:

De ventede bedre Tider for Skibsfarten er indtruffet. Fragterne var ikke saa gode den første Halvdel af 1911, men gik betydeligt i Vejret den sidste Halvdel af Aaret.

Overskudet paa samtlige Skibe var Kr. 187,147.31. Med Fradrag af Renter, Honorarer etc., fremkom der et Overskud paa Kr. 91,664.87.

Omkostningerne ved Havarier og Reparationer, hvorunder Tabet ved »Svend«s Havari ved Stranding paa Norges Kyst i November—December 1910, holøber sig til Kr. 37,279.

Obligationsgælden er nu Kr. 270,000.

I Fald den Bedring, der nu er i Skibsfarten, maatte holde sig, vilde det hjælpe til, at den Tabs-Saldo, Regnskabet udviser, hurtigt kunde blive afskrevet.

For Regnskabet gaves Decharge. Da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, kunde nogle Lovændringer ikke vedtages.

De Kommitterede genvalgte.

## Fra Sø og Land.

Falden over Bord. Nyborg, 16. April. Matros Carl Chr. Magnussen af Nyborg, der var forhyret med Damperen »Bogatyr« af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Rusland til England falden over Bord og druknet. (Ritz. Bur.)

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgave.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-  
bert, afg. herfra 17./4. — Alexandra, Nielsen, ank. Filadelfia  
17./4. — Algarve, Borries, afg. Brugge 13./4. — A. N. Han-  
sen, Sørensen, pass. Holtenau 18./4. — Anglo Dane, Tonnesen,  
ank. her 14./4. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 14./4.  
— Arkansas, Petersen, pass. Lizzard 16./4. — Arno, Fischer,  
afg. Lissabon 11./4. — Aurora, Gommesen, afg. Antwerpen 17./4.  
— Baron Stjernblad, Sørensen, afg. herfra 25./3. — Beira,  
Lunge, afg. Cadiz 17./4. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Dun-

**889. Tønde ombyttet med Baake. Suisse Bank. Old Tampa Bay. Tampa Bay, Florida.** Suisse Bank Spidsstønde 2 er ombyttet med en rød Baake med rød Trekant paa Toppen. 27° 56' 35" N. Br. 82° 41' 40" V. Lgd.

**890. Baake optæres. Johns Pass. Florida.** Untrent den 15de April 1912 optæres en sort, firkanteret Baake, Johns Pass Baake, i e. 2. m Vaad, paa N.-Siden af Indløbet af Kanalen til Johns Pass, e. ½ Sm fra Kysten, S. 65° V. fra Johns Pass N.-Side og N. 33½° V. fra Blind Pass S.-Side. 27° 46' 30" N. Br. 82° 47' 30" V. Lgd.

**891. Afmærkning forandres. Anclote Anchorage. Florida.** Ontrent den 15de April 1912 optæres følgende Baaker: Turn Baake, en sort Baake med firkanteret Topbelegelse, paa SØ-Spidsen af Grundten S. for Anclote Keys Fyr, i e. 1. m Vaad, S. 45½° V. fra Anclote ligger Fyr Nr. 1 og S. 3½° Ø. fra Anclote Keys Fyr. 2) North Anclote Baake, en rød Baake med trekantet Topbelegelse, paa Spidsen af Tungen Ø. for North Anclote Island, i e. 1. m Vaad, S. 51½° V. fra Deer Island vestre Kant og N. 25° V. fra Anclote North Channel Baake. 3) Baileys Bluff Baake, en sort Baake med firkanteret Topbelegelse, paa Ø-Spidsen af Grundten nd for Baileys Bluff i e. 1. m Vaad, S. 52½° V. fra vestre Kant af Deer Island og N. 50½° V. fra Kanten af Baileys Bluff.

Samtidigt indtrædes følgende Tønder: A) I South Entrance: 1) Turn lodret stribele Stumpstønde. 2) Seven Foot Lump Stumpstønde I. B) I North Entrance: 1) Turn lodret stribele Stumpstønde. 2) Shoal Ridge Stumpstønde I. 3) Fairway lodret stribele Spidsstønde. Anclote Keys Fyr. 28° 10' 02" N. Br. 82° 50' 44" V. Lgd.

**892. Tønder indtrædes. St. Andrews Bay, Florida.** Ontrent den 7de Maj 1912 indtrædes følgende Tønder i St. Andrews Bay: 1) East Crossing lodret stribele Spidsstønde. 30° 05' 30" N. Br. 85° 39' 13" V. Lgd. 2) West Crossing lodret stribele Stumpstønde. 30° 05' 22" N. Br. 85° 39' 35" V. Lgd. 3) Spanish Shanty lodret stribele Spidsstønde. 30° 06' 22" N. Br. 85° 41' 30" V. Lgd.

**893. Opmålings-Semarker udlægges. Nicaragua Ø. Kyst.** Til Opmålingsbrug vil der paa e. 83° 13' V. Lgd. blive udlagt Fladner mellem 14° 40' og 14° 50' N. Br. Fladnerne vil bære 4. m høje Masten med Flag.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**894. Dybde paa Grund aftaget. Passo S. Maria. Sardinien N.-Kyst.** Paa 7 m Grundten midt i Passo S. Maria, mellem Øerne Corcelli og S. Maria, er der kun 6, m Vaad. 41° 17' 50" N. Br. 9° 23' 35" Ø. Lgd.

**895. Fyr forandres. Bosphorus. Tyrkiet.** I Løbet af 1912 skal efterrævne 10 Fyr ved Bosphorus forandres til Lyntfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn Ø. Sek., Markte 2, Sek. Fyrene paa den europæiske Side skal vise grønt Lys, Lysevæ: 3 Sm; Fyrene paa den asiatiske Side skal vise rødt Lys, Lysevæ: 4 Sm. Grønne Lyntfyr bliver: 1) Kuru Teseleshane (Sultan-Serail), paa Buniu Banke. 41° 03½' N. Br. 29° 02½' Ø. Lgd. 2) Bekok, paa Yderenden af Bankon i Bekok Bugt. 41° 04½' N. Br. 29° 03' Ø. Lgd. 3) Rumeih Hisar, paa Muren omkring Fæstningen. 41° 04½' N. Br. 29° 02' Ø. Lgd. 4) Jent-Koi Lystønde. 41° 07¼' N. Br. 29° 04½' Ø. Lgd. 5) Therapia eller Kiritisch Burru, ved SØ-Enden af Baitleret. 41° 08½' N. Br. 29° 03' Ø. Lgd. Bøde Lyntfyr bliver: 6) Kıs Kalosi (Kız Koule) eller Leander-Tårn. 41° 01' N. Br. 29° 00½' Ø. Lgd. 7) Kandilli (Kandil) Punt. 41° 04½' N. Br. 29° 03½' Ø. Lgd. 8) Chanhilde (Kanhilde) Punt, 50 m fra Kysten. 41° 06' N. Br. 29° 04' Ø. Lgd. 9) Umur Banke (Umumurrer), ligger over hele Horisonten. 41° 09' N. Br. 29° 04' Ø. Lgd. 10) Kavak, paa Fortet tæt ved Puntten. 41° 10½' N. Br. 29° 05½' Ø. Lgd.

**IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.**

**896. Grund fundet. Port Berenice. Røde Hav.** En e. 1 Sm lang og bred Grund med 3. m a 14. m Vaad er fundet paa 29° 52' 30" N. Br. 35° 37' 00" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. S. b). Den kendelige Grav paa Ras Beni's eksisterer ikke mere.

**897. De atter forsvundet. Chaddua S. Bay of Bengal.** Den vulkanske Øe, som havde dannet sig S. for Øen Chedha, er atter forsvundet og danner ingen Fare for Skibsfarten. (Ontrentlig Plads: 18° 39' N. Br. 93° 45' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 744. Kjøbenhavn 1912).)

**X. Astens Ø.-Kyst med Japan.**

**898. Fyr tændt. Balgebyrder bygges. Fusen. Korea (Chosen) S.-Kyst.** I Fusen Havn bygges en Balgebyrder, den er afmærket ved 2 Stangbaker, hvortil der vises et hvitt, fast Fyr. Den ene Baake staar 10, m Khl N. 52½° V. fra Uno Se (Channel Rock) Fyrbaake og

den anden 11, m Khl N. 38½° V. fra samme Fyrbaake. Plannens Højde: 4 m. Synsvide: 1 Sm. Channel Rock: 35° 06' N. Br. 129° 04' Ø. Lgd.

**899. Vrag Shimonoski Stræde. Inland Sea. Japan.** I det Ø.-lige Indløb til Shimonoski Stræde, 18, m Khl N. 81½° Ø. fra Heskil Fyr, ligger Vraget af en Skonnert med 2 Master e. 5 m over Vandet. Fyret: e. 339' 58" N. Br. 131° 01' Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

**900. Blokaatbestemmelser for det røde Hav. Italien.** Højde Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den italienske Regering den 8de April d. A. udtvilet den effektive Blokaat af den tyrkiske Kyststrækning i det Røde Hav mellem Ras-Gouhahne og Ras Isa N. eller indtil et Punkt paa Kysten N. for Lolain, der ligger paa 15° 50' N. Br. 42° 43' Ø. Lgd.

Neutrale Skibe, bestemt til Karantæne-Stationen Gannan, kan anløbe Øen gennem Sejl-løbet paa S.-Siden under de blokerende Skibes Opsyn. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 317. Kjøbenhavn 1912.)

**901. Karantænebestemmelser. Belgien.** — Natul er erklæret pestsmittet. Furoerrie. — Konstantinopel og Saloniki er erklæret kolerafri. Grækenland. — Karantæneforanstaltningerne over for Skibe, der kommer fra Sansoun, er ophævet.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

Korts eller Høje Nr.	N betyder: Nyr Kort eller ny bog; R: revider, ny Udgave; † annulleret; †: tillæg.
N 2692	North America. — Canada, Gulf of Saint Lawrence: Coeagne Harbor, New Brunswick.
N 2642	West Indies. — South Coast of Cuba: Approaches to Guantanamo Bay, including Measured Mile Course.
N 2643	West Indies. — South Coast of Cuba: Port Bailliqueri to Daiquiri Bay.
N 2648	West Indies. — Island of Haiti, North Coast of Dominican Republic: Cape Samana to Cape Macoris.
N 2696	North America. — Canada, Prince Edward Island: Boughton River (Grand River), North America. — Canada, Gulf of Saint Lawrence: Antigonish Harbor, Nova Scotia.
N 2698	West Indies. — Island of Haiti, North Coast of Santo Domingo: Cape Samana to Cape Viejo Frances, Holland.
† 2269	Vaarvaters en ankerpladsen in Straat Soenda, met plans: 1. Reede Telok Betong. 1 : 25 000; 2. Reede Kalimanda. 1 : 10 000; 3. Zutphen-eilanden. 1 : 25 000. 1912. Pris 0,80 f.
R 95	Tyskland, Maris 1912.
N 447	Atlantischer Ocean, Østküste von Nord-Amerika: Südküste von Nova Scotia. 1 : 600 000. Pris 4,00 M.
N 452	Atlantischer Ocean, Østküste von Nord-Amerika: Charleston bis zur Florida Strasse. Nord- u. Südhalf. 1 : 600 000. Pris N.-Bl. 2,10 M. S.-Bl. 2,10 M.
R 369	Östindischer Archipel: Nordküste von Sumatra. 1 : 400 000. Pris 3,40 M. Østerrig-Ungarn.
T 1 b	Beihelt zum »Segelhandbuch der Adria«, 1906.

kerque 16./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 17./4. — Christian IX, Mikkelsen, ank. her 17./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Genua 17./4. — Douro, Sørensen, afg. Oporto 17./4. — Eshbjerg, Struve, ank. Libau 18./4. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./3. — Garonne, Kromann, afg. Rochello 15./4. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 17./4. — Hengest, Munck, ank. her 15./4. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 17./4. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 11./4. — Jolantha, Rasmussen, ank. Havre 17./4. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 15./4. — Kentucky, Andersen, ank. Boston 12./4. — Kursk, Wieneke, afg. Windau 16./4. — Loire, Craignou, afg. Stettin 16./4. — Louise, Larsen, ank. her 15./4. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 5./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Messina 15./4. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 16./4. hertil. — Moskø, Jønsen, afg. Windau 17./4. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Piræus 17./4. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 13./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Duikerque 16./4. — Odessa ank. Hull 17./4. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 16./4. — Oscar II, Hempel, afg. herfra 18./4. — Pennsylvania, Lissner, afg. herfra 17./4. til Göteborg. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 11./4. — Prægel, Iversen, ank. Riga 13./4. — Saga, Hansen, ank. her 18./4. — Saratov, pass. Holtenau 11./4. — Saxo, Müller, ank. Antwerpen 12./4. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 9./4. — Texas, Clausen, afg. Kristiania 15./4. — Tiber, Petersen, ank. Riga 16./4. — Tomsk, Wiberg, ank. Catania 17./4. — Tula, Therkildsen, ank. Marseille 9./4. — United States, Gattsche, afg. New York 11./4. — Viking, Meyer, ank. Arendal 15./4.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Ghent 12./4. — Amalienborg ank. Windau 13./4. — Anna Mærsk afg. Dundee 13./4. — Brattingsborg afg. Norfolk 7./4. — Borglum ank. Las Palmas 8./4. — Chassic Mærsk ank. Taganrog 13./4. — Dansborg ank. Teneriffa 11./4. — Elsborg ank. Riga 13./4. — Esrom afg. Singapore 6./4. — Flynderborg ank. Taganrog 13./4. — Fredensborg ank. Huclva 7./4. — Frederiksborg ank. Newcastle 14./4. — Guldborg ank. Rotterdam 29./3. — Gurre afg. Helsingør 12./4. — Hammershus ank. Rotterdam 1./4. — Harrildsborg ank. Garston 28./3. — Hundborg afg. Trondhjem 11./4. — Høneborg ank. Dunkerque 12./4. — Jelling afg. Newport News 7./4. — Jømsborg ank. Portland 15./4. — Jungshoved ank. Theodosia 5./4. — Jægersborg pass. Hook of Holland 11./4. — Kallundborg ank. Riga 3./4. — Kalo afg. Vraguiza 12./4. — Klampenborg ank. Rotterdam 25./3. — Kronborg ank. Mobile 7./4. — Løjre ank. Mobile 11./4. — Lilleborg afg. Rotterdam 12./4. — Marselisborg afg. Rotterdam 14./4. — Næsborg afg. Cete 13./4. — Peter Mærsk ank. Stettin 13./4. — Randelsborg afg. Stettin 11./4. — Rosenborg ank. Methil 23./2. — Silkeborg ank. Libau 7./4. — Skandorborg afg. Poti 5./4. — Skjoldborg afg. Rotterdam 12./4. — Skodsborg pass. Dunnet Head 12./4. — Spigerborg ank. Cardiff 3./4. — Stegelborg ank. Hamburg 3./4. — Stjerneborg ank. Barry 13./4. — Søborg ank. Libau 9./4. — Taarnborg ank. Rotterdam 11./4. — Tuborg ank. Blyth 6./4. — Ulfborg ank. Newcastle 15./4. — Uranienborg ank. Hamburg 14./4. — Visborg ank. Ghent 2./4. — Vordingborg ank. Lissabon 14./4. — Ørkild pass. Hanstholm 14./4.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burtsland 5./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rotterdam 13./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 22./3. — Russ, Petersen, ank. Santa Féo 4./4. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Savannah 15./4. — Excellence Ploske, Tannebek, ank. Kolding 10./4. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pällisen, Christensen, afg. St. Thomas 21./3. til La Plata. — Vladimir Roitz, Olsen, ank. New York 11./4. — Holmer Mørch, Thorsøe, afg. Rotterdam 17./4. til Kristiania. — Nøva, Dahl, ank. Buenos Aires 28./3.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Vliesingen 17./4. udg. — Samui pass. Vliesingen 16./4. udg. — Bandon ank. Colombo 14./4. udg. — Pangan ank. London 12./4. hjemg. — Chumpon afg. Penang 6./4. hjemg. — Esrom ank. Bangkok 14./4. udg. — Arabien ank. Moji 13./4. udg. — Kina afg. Port Said 14./4. hjemg. — Siam ank. Kjøbenhavn 9./4. — Tranquobar afg. Sabang 14./4. hjemg. — Cathay ank. Göteborg 12./4. udg. — Indien ank. Seattle 16./4. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Paramaribo 6./4. udg. — St. Croix afg. Portland 4./4. udg. — St. Jan afg. Rotterdam 15./4. hjemg.

**Urania.** Sveud, Schmidt, ank. Hamburg 12./4. — Urania, Clausen, ank. South Shields 15./4.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Windau 16./4. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Windau 17./4. — Holland, Poulsen, ank. Glasgow 16./4. — England, Andersen, ank. Grimsby 12./4.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Frederikshavn 15./4. til Rotterdam. — Europa, Hansen, pass. Hanstholm 14./4. til Brügge. — Frankrig, Friis, afg. Windau 16./4. til Rotterdam.

**Frø.** Ansta, Bagger, ank. Rotterdam 17./4. — Frøja, Nielsen, ank. Libau 14./4. — Vera, Thing, ank. Dieppe 15./4.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Tyne Dock 11./4.

**Vulcan.** Vulcan, Hogstedt, ank. Libau 17./4. — London, Bom, ank. Stockholm 16./4. — Paris, Tholander, afg. Leith 16./4. til Kjøbenhavn. — Bryssel, Kaas, afg. Rotterdam 16./4. til Methil.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Coreubion 15./4. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Valencia 15./4. — Roma, v. Thun, ank. Marseille 12./4.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. London 18./4. — Helene, Sorensen, pass. Brunshüttel 17./4. — Sjælland, Sværer, ank. Reval 14./4. — Agnote, Dam, ank. Königsberg 15./4. — Alice, Jørgensen, afg. Antwerpen 12./4.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Kristiansund 15./4. — Ragnhild, Schultz, afg. Hook of Holland 13./4. — Valborg, Hansen, ank. Ghent 15./4. — Estrid, Hansen, ank. Riga 17./4. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 13./4.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 12./4. — Skinfaxe, Faber, afg. Korsør 16./4. til Burtsland. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Kjøbenhavn 15./4. til Windau.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. Marseille 13./4. til Oscarsbanu. — Nelly, Clausen, afg. Riga 16./4. til La Rochelle. — Fanny, Eriksen, ank. Rotterdam 13./4. — Lilly, Dulin, ank. Saffi 3./4. — Alexy, Sorensen, afg. Glasgow 17./4. til Algier. — Dagny, Bang, ank. Belfast 9./4. — Mary, Clausen, ank. Norrköping 10./4.

**Væsterhavet.** Norma, Madsen, pass. Hook of Holland 15./4. for Aarhus. — Nora, Lauritsen, afg. Antwerpen 14./4. til Malaga. — Hebe, Grøgersen, ank. Rio Grande 14./4. — Ellen, Hansen, afg. Rotterdam 13./4. til Saffi. — Nordsoen, Gram, afg. Bremerhaven 13./4. til Saffi. — Karla, Nielsen, pass. Tanger 13./4. for Genua. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 13./4.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Grangemouth 12./4. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 29./3. — Elna, Rathje, ank. Swansea 29./3. — Therese, Pedersen, ank. Methil 1./4. — Harriet, Larsen, ank. Granton 17./4. — Dagny, Therkildsen, afg. Rouen 17./4. — Simone, Møller, ank. Tynen 23./3. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 28./2. — Vera, Larsen, ank. Tynen 3./4. — Daisy, Lagesen, ank. Swansea 16./3. — Annine, Leth, ank. Swansea 9./4. — Kamma, Løffler, ank. Bordeaux 12./4.

### Sejlskibe.

**Ronne.** Nestvød, Clausen, ank. Limhamn 11./4. — Amalie, Greifswalde 4./4. — Veset, Kofod, ank. Königsberg 4./4. — Argus, Holm, ank. Kiel 14./4.

**Svendborg.** I. Lotz, Hansen, ank. Granton 6./4. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Fecamps 10./4. — Apollo, Nielsen, ank. Pillau 11./4. — Embla, Mikkelsen, ank. London 12./4. — Alma, Hansen, ank. San Valery en caux 12./4. — Erik, Hansen, ank. Shoreham 12./4. — Urda, Skov, ank. Warnemünde 12./4. — Ane, Jørgensen, ank. Colchester 11./4. — Gæa, Brandt, ank. Trequire 12./4. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Shoreham 12./4. — Minerva, Fuglsang, ank. Southampton 12./4. — De los, Andersen, ank. Poole 12./4. — Severine, Hansen, ank. Aalborg 14./4. — Valkyrien, Hansen, ank. Poole 14./4. — Neptunus, Nielsen, ank. Kristiania 13./4. — Olga, Rasmussen, ank. Drøbak 13./4. — Otto, Klug, ank. Rotterdam 14./4. — Libbra, Hansen, ank. Charlestown (C.) 15./4. — Flora, Sørensen, ank. Lysekil 15./4. — Zampa, Wulff, ank. Fowey 15./4. — Clytea, Nielsen, ank. Kragerø 15./4. — Rossing, Larsen, ank. St. Nazaire 15./4. — Jens, Jørgensen, ank. West Hartlepool 16./4. — Jøns Nielsen, Nielsen, ank. Fowey 16./4. — Meta, Møller, ank. Fowey 16./4. — Cimbria, Larsen, ank. Drøbak 16./4. — Anna, Fisker, ank. Fowey 17./4. — Kamma, Fisker, ank. Halmstad 17./4.

**Æro.** Vera, Thjellesen, ank. Drammen 12./4. — Norma, Jørgensen, ank. Dakar 12./4. — Hebe, Clausen, ank. Halmstad 12./4. — Karen, Albertsen, ank. Karlskrona 15./4. — Theodor, Andersen, ank. Stralsund 15./4. — Sophie, Møllmann, ank. Danzig 14./4. — Hamlet, Rasmussen, ank. Larvik 14./4. — Maren, Albertsen, ank. Lissabon 15./4. — Lauritz, Folmer, ank. Aberdeen 15./4. — Laura, Jensen, ank. Rio Grande 13./4. — Aorial, Christensen, ank. Drøbak 13./4. — Herkules, Bager, ank. Travemünde 13./4. — Alf, Hansen, ank. Travemünde 13./4. — Anna, Petersen, ank. Fowey 15./4. — Christian, Nielsen, ank. Travemünde 14./4. — Nauta, Stærke, ank. Gijon 12./4. — Pampa, Svendsen, ank. Kappeln 14./4. — Agent Petersen, pass. Dungeness 11./4. vestg. — Argus, Jensen, pass. Prawle Point 12./4. vestg. — Æro, Christensen, pass. Dungeness 11./4. — Th. Lohse, Boye, ank. Drammen 16./4. — Rise, Bager, ank. Rio Grande 15./4. — Claudia, Aaberg, pass. Dover 15./4. vestg. — R. T. Maryport. — Nathalia, Eriksen, ank. Göteborg 15./4. — Alf, Rasmussen, ank. Jersey 16./4.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. April 1912. — Hjælpebidler til Udsætning af Skibsbande. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Søjus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP

## ENGINEERING CO. LTD.

### SHIPBUILDERS, ENGINEERS

### BOILERMAKERS.

### SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

### OXY-ACETYLENE WELDING PLANT ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

# Prøv engang

## John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
6886. Kjøbenhavn K.

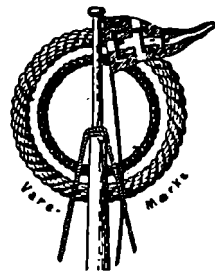
### Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

### Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## Skibshypotheklaan

 mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Mæskinværket, Malerværket etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørenes  
Kontor.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 23. April 1912.

19. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørages.

## De private Assurandører Hm.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**

samt alle **Skibsinventarier** anbetales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Tong købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Rahtjens originale Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 8031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsbøderi, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening Hm.**  
I Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holmens Kanal 22.

Copenhague

42

**Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat**  
Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand reuser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den idelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indebøvere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
 Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.  
**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensione.

**Saalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.  
 Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakaler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.  
 Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
 Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
 Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
 Telefon 7262.



## WYANDOTTE.

Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør anvendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



Telegram-Adresse  
**„Justice, Cardiff“**  
 Code: A B C 5th. Ed.  
 Skriv efter Illustrerede Prisoegaver.

## LOVERIDGE, LTD.

DOCKS, CARDIFF.  
 Fabrikant af:  
 Træ- og Jærnblokke, Nordlands Spring-Buffers, Couves, automatiske Holgedæmper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Eneagentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
 24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



## Bomuldsdug

faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
 Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

## Berg & Larsen

(forhen Martin Niason)  
 Skibsproviantering  
 Lager af Manila- og Hamptonværk  
**Nyhavn 53.**  
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
**Ratin's Salgskontor,**  
 Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

**Julius Ott**  
 Internationale Agentur  
 Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

## Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

## LoV om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

- Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
- Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
- Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
- Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
- Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

## LoV om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

## Iver C. Weilbaech & C.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30.

Øbro 125'u.

### Kompasser

efter Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritskompasser E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

Baadskompasser (Sprit og tørre) Kasse eller Hus med Lampe.

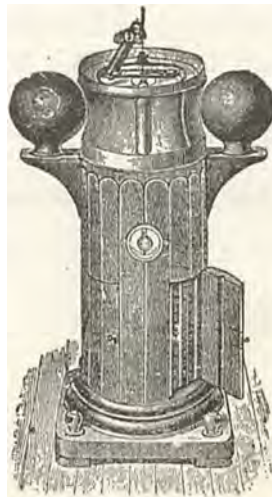
Azmutinstrumenter

Pejlstetter

Kikkertør dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter med og uden Kew Certifikat

Reparationer udføres.



### Walkers

originale Lodde- og Loggeapparater Fuldfarts Loddemaskiner Loddespil

Loddewire (enkelt og dobbeltslaet)

Barometre Hydrometre Clinometre Megaphoner Parallellinealer Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner med og uden Certifikat Morses Signallanterner m. m.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fællesrepræsentationens Aarsberetning for 1911, der nu foreligger, udviser, at der i det forløbne Aar har været indmeldt de samme ni Foreninger som i 1910, nemlig:

Dansk Dampskibsrederi-Forening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Dansk Styrmands-Forening, De fire københavnske Søforsikrings-Selskaber, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipper-Foreningen i København, Sømandsforeningen.

I Repræsentationens Sammensætning er foregaaet følgende Forandringer:

Som Delegerede for Dansk Dampskibsrederi-Forening er under 21. Juni 1911 Direktør Th. Sonne udtraadt af og Direktør K. Reinhard indtraadt i Repræsentationen. Som Suppleant i Stedet for Direktør Reinhard er under samme Dato valgt Direktør Wm. Schaldemose.

Som Delegeret for Dansk Sejlskibsrederi-Forening er Translatør L. Rasmussen fra 1. Januar 1912 udtraadt af og Skibsfører J. C. Carlsen fra samme Dato indtraadt i Repræsentationen. Som Suppleant er i Stedet for Skibsfører Carlsen valgt Skibsfører C. V. Petersen. Fra samme Dato er Skibsfører N. E. Schmidt fratraadt og Skibsfører Alfred Nielsen tiltraadt som Suppleant.

Som Delegeret for Maskinmestrenes Forening er under 28. Juni 1911 Maskinmester C. Hansen udtraadt af og Maskinmester J. Pedersen indtraadt i Repræsentationen. Som Suppleant er under samme Dato fra-traadt Maskinmester G. Krøger og tiltraadt Maskinmester C. T. Hansen.

Repræsentationen bestod i Aaret 1911 af følgende Delegerede og Suppleanter:

### Dansk Dampskibsrederi-Forening:

#### Delegerede.

- Direktør A. O. Andersen.
- P. de Nully Brown.
- N. Host.
- K. Reinhard (fra 21. Juni).
- Th. Sonne (indtil 21. Juni).

#### Suppleanter.

- Direktør Poul Carl.
- Hans Christensen.
- K. Reinhard (indtil 21. Juni).
- Chr. Sass.
- Wm. Schaldemose (fra 21. Juni).

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

#### Delegerede.

- Konsul C. P. Lund.
- Translatør L. Rasmussen (Afd. f. m. Skibe).
- Sekretær C. Minor Rasmussen.

#### Suppleanter.

- Skibbygmester J. Ph. Jørgensen.
- Skibsfører J. C. Carlsen.
- N. E. Schmidt (Afd. f. m. Skibe).

### Dansk Styrmands-Forening:

- Delegeret: Styrmand Chr. Christensen.
- Suppleant: Styrmand P. Thrane.

### De fire københavnske Søforsikrings-selskaber:

- Delegeret: Direktør Carl Will.
- Suppleant: Direktør H. Wolffhagen.

### Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874:

- Delegeret: Kaptajn H. V. Bang.
- Suppleant: Kaptajn Chr. Poulsen.

### Foreningen til Søfartens Fremme:

- Delegeret: Kammerherre B. Münter.
- Suppleant: Kaptajn G. C. Amdrup.

### Maskinmestrenes Forening:

#### Delegerede.

- Maskinmester C. Hansen (indtil 28. Juni).
- Oscar Mortensen.
- J. Pedersen (fra 28. Juni).
- Suppleanter.
- Maskinmester V. Kierulf.
- G. Krøger (indtil 28. Juni).
- C. T. Hansen (fra 28. Juni).

### Skipperforeningen i København:

- Delegeret: Kaptajn A. V. Knudsen.
- Suppleant: Direktør V. T. Hein.

### Sømandsforeningen:

- Delegeret: Kommandør Henri Konow.
- Suppleant: Kommandør J. H. Schultz.

- Det juridiske Medlem: Professor V. Bentzon.
- Suppleant: Dispachør V. Middelboe.

Paa Aarsmodet den 1. April 1911 genvalgte Direktør Carl Will til Repræsentationens Formand for de kommende to Aar. Til Medlemmer af Forretningsudvalget genvalgte paa Aarsmodet Kaptajn A. V. Knudsen og Konsul C. P. Lund.

Forretningsudvalget bestod af: Direktør Carl Will, Formand, Direktør A. O. Andersen, Næstformand, Professor, Dr. jur. V. Bentzon, Direktør N. Host, Kaptajn A. V. Knudsen, Konsul C. P. Lund, Maskinmester Oscar Mortensen.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 23. April 1912.

Havneafgifterne. Foranlediget ved en Henvendelse fra de større Havne om, at Finanslovkommisionens Forslag om en Forhøjelse til 4 pCt. af det Vederlag, der hidtil er ydet Staten for Oppebørselen af Havneafgifterne til kommunale og private Havne ikke maa blive fremsat som Lovforslag eller ophøjet til Lov, udsendte Bogense Byraad i Januar Maaned til Byraadene i de mindre Havnebyer, hvor man enten slet ikke nyder Rabat ved Behandlingen af nævnte Afgifter eller i bedste Fald en langt ringere Rabat end den, der ydes de større kommunale Havne, en Opfordring om at tiltræde en Henvendelse til Lovgivningsmagten om, at det nuværende Vederlag for Oppebørselen af Havneafgifterne, der gennemsnitlig udgør  $2\frac{1}{6}$  pCt. af Afgifterne, maa blive procentvis paalagt samtlige Havne uden Hensyn til Storrelsen.

Aalborg Havn. Havneingeniør Høeg har i Følge »Aalborg Amtstidende« udarbejdet et Udkast til Udvidelse af Aalborg Havn. Den samlede Udgift anslaaes til 1,3 Mill. Kr. Paa Grund af den forestaaende betydelige Udvidelse ved Aalborg Havn vedtog Aalborg Byraad i sit Møde den 9. ds. at ansætte Stads- og Havneingeniør Høeg som Havneingeniør og at oprette et nyt Stadsingeniørembede.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Belgien. Natal er erklæret for pestsmittel. Grækenland. Den Karantæne med Desinfektion og Lægeundersøgelse, der var paalagt Skibe fra Samsun, er blevet ophævet.

Det samme er Tilfældet med den Lægeundersøgelse, der var paalagt Skibe fra Havne i Tyrkiel, Ægypten, Tunis og Tripolis.

Motorskiibbygningen. London, den 3. April. I Foreningen af Skibsingeniører udtalte i Dag Direktøren for et stort Dampskibsselskab, Marcus Samuel, at ingen mere kunde bygge Dampskibe uden at løbe en betydelig Risiko; hans Selskab havde besluttet fremtidig kun at bygge Motorskibe.

Indførselstolden paa Stenkul, Køkes og Cinders m. v. I Bemærkningerne til det af Finansministeren den 12. ds. i Landstinget fremsatte Lovforslag om Kultoldens Bevarelse hedder det:

Da Tolden for de her nævnte Artikler i 1910 udgjorde c. 912,000 Kr. og i 1911 c. 945,000 Kr., har man, efter Forholdene, anset det for rettest, at dens Ophævelse, der ved Toldloven af 5. Maj 1908 er fastsat til Udgangen af 1912, udsættes et Femaar, til Udgangen af 1917.

Uruguay og traadløs Telegraf. Et Dekret paalægger alle Skibe, som befordrer Passagerer mellem uruguayanske og fremmede Havne, at være forsynet med Installationer for traadløs Telegrafering, hvis mindste Virkningsradius skal være 400 Kilometer (248½ Sm.) for søgaaende Skibe og 100 Kilometer (62 Sm.) for Flod- eller Kystskibe. Dekretet træder i Kraft den 1. Maj d. A.

(»Shipp. Gaz.«)

Brug ikke Stillingsplanker af Ladningen. En Sag af stor Interesse er nylig paadømt i Hull. Rederiet af det svenske Dampskib »Lizzie« anlagde ved Hull County Court Sag mod Firmaet D. W. Massey & Co. til Udbetaling af et lille Beløb udgørende Restfragt for et Parti Trælast, som nævnte Dampskib havde bragt til Hull. Det oplystes i Retten, at en Del af Partiet, bestemt til Massey, var brugt af Skibet som Stilling for Losning af den hele Last. Modtagerne af disse Planker hævdede bestemt, at de ved Brugen var blevet en Del ødelagt og fordrede Erstatning derfor.

Fra Skibets Side blev det paastaet, at det er »custom of the port« at benytte en Del af Ladningen til Stilling ved Losningen. Dommeren hævdede i Modsætning hertil, at det var Skibets Pligt at bringe hele Lasten frem i god Stand, og at det ikke er rigtigt at bruge noget af Ladningen til Formaal, hvorved den kan blive ødelagt.

(»Norg. Hand. og Søfl.«)

Bjergning ved en Magnet. En ny Maade til Bjergning af Raajern er blevet anvendt paa en sunket Wilson-Damper »Bayardo«. En stor Jernblok bliver sæn-

ket ned i Skibets Lastrum mellem Jernet og efter et Signal fra en Dykker bliver derefter en kraftig elektrisk Strøm sendt gennem Jernblokken, som derved forvandles til en stærk Magnet, saaledes at et ikke ubetydeligt Antal Jernbarrer hænger fast ved den, naar den bliver hejst op.

Sø- og Handelsretsdøm. Sø- og Handelsretten har tilkendt Svitzers Bjergningsentreprise 10,000 Kr. med Renter hos Firmaet Jansen & Co. for Bjergning af Damperen »Lerfos« af Kristiania, der den 8. Januar 1912 paa Rejse fra Libau til Kristiania grundstødte ved Dragør med en Ladning Stykgods. (Ritz. Bur.)

Sejlskibe med Dieselmotor. Den franske firemastede Bark »Quevilly«, der maaler 2,518 Netto Reg-Tons og sejler i Fart paa Nordatlantehavet med Petroleum »in bulk«, blev forrige Aar forsynet med Hjælpe-Dieselmotorer. Disse har imidlertid i Følge New York Bladet »Shipping Illustrated« virket saa uheldig, at Rederiet er betænkt paa at tage dem ud af Skibet igen. Paa en enkelt Rejse skal Skibet endog have brugt omtrent den dobbelte Tid af, hvad det plejede at bruge, før det fik Hjælpe-motorer. Som Grund angives, at Dobbeltskrue-virkede hæmmende.

For en Menneskealder siden blev det enstemmig fastslaaet, at kun en fjedrende tobladet Skrue kunde anbringes som Hjælpe-middel til et Sejlskib uden at hindre dets Sejleevne, og det forekommer derfor besynderligt, at »Dieselbegejstringen« har formaaet endogsaa at faa Skibsingeniører til at overse de dyrekøbte Erfaringer, der indvandt i Dampskibsperiodens Begyndelse.

Dødsfald. Hollandsk Konsul Chr. Ludvig Cloos i Frederikshavn er den 18. ds. afgaaet ved Døden, 84 Aar gammel. Den Afdøde har boet i Frederikshavn c. 60 Aar og drevet en betydelig Handelsvirksomhed, der fortsattes af Sønnen Konsul Chr. Cloos. Tidligere havde han i en Aarrække været Medlem af Frederikshavns Byraad, Formand i Handelsforeningen og haft flere offentlige Hverv.

»Selandia«. Til »Reuters Bureau« meldes fra Bangkok den 21. ds.: Motorskibet »Selandia« er ankommet hertil efter en heldig Rejse. Kongen af Siam vil foretage en kort Rejse om Bord paa »Selandia«.

Afmærkede Vrag. Marineministeriet meddeler: Ved et i Faksebugten sunket Fartøj er nu udlagt en grøn Vraglystønde visende grønt Et-Blink, 5 Sek. Lys og 10 Sek. Mørke. Lystønden ligger 1 Kabellængde retv. NV. for Vraget paa 55° 10,5' N. Br. og 12° 22,8' Ø. Lgd.

Et i Mariager Fjord, umiddelbart Vest for Kongsdal og kort udenfor Landgrunden beliggende Vrag af en Jagt er afmærket med en Vragvager med grøn Stage og grønt Flag. Vageren er udlagt umiddelbart ved Vraget.

Udlagte Fyrskibe. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibene »Aussenjade« og »Norderney« samt Lystønden »Westerems« atter er udlagt paa Station.

Marineministeriet har fra Lodslojtnanten i Gelle modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibene »Grundkallen« og »Fingrundet« aller er udlagt paa Station.

Is melding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 17. April.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Søen og Løbet til Sundsvall: svær Drivis, indenfor Draghällans Fyr: svær Fastis.

Hudiksvall. Søen til Tunaholm: Drivis, Hudiksvallsfjorden: svær Fastis.

Gefle. Rende, kun mulig for kraftige Dampere. Skutskär: Skibsfarten helt lukket.

Örskär. Søen og Grepens nordlige Del: isfri: svær Pakis fra Draggrunden til Norrbåden.

Sejladsen paa Kronstadt og St. Petersburg. Firmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer den 20. ds. til os: Isbryderen »Jermack« er ankommet her til fra Reval og melder: Til Rodskar svær Is. Hogland-Seskær aabent Vand, svær Is 50 Kilometer søværts fra Kronstadt. »Jermack« er rede til at assistere Skibe.

Fra St. Petersburg meddeler Firmaet Radau samtidig, at »Jermack« melder svær Drivis paa Sydsiden af Bugten, og at Navigationen antagelig kan ventes aabnet om ti Dage med Isbryderassistance.

Skibsfarten paa Nevaen. St. Petersburg, den 21. April. Skibsfarten paa Nevaen er officielt erklaeret for aabnet. (Ritz. Bur.)

## Overrettsdom.

Overretten har i Følge »Ærø Avis« paakendt en fra Ærøskjøbing Købstads Soret indanket Sag, der var anlagt af Skipper R. Johansen af Ærøskjøbing mod Dampskibsselskabet Ærø. Anledningen var følgende:

Den 2. August 1910, da det fornævnte Dampskibsselskab tilhørende Dampskib »Ærø«, der gaar i Postfart mellem Svendborg og Ærøskjøbing, til planmæssig Tid Kl. 12.10 Em. skulde forlade Ærøskjøbing Havn og i den Anledning foretog en Svingning i denne, kom det i Berøring med Skonnerten »Karl«, der paa en den til Kølhaling anvist Plads i Havnen laa forløjet nogle Alen fra Bolværket. Hagen af en til en af Skonnertens Baaddavider befastet Taljeblok greb fat i Dampskibets Solsejls Stræktov, og derved blev under Dampskibets fortsatte Svingning en Del af Lømmingerne paa hvert af Skibene beskadiget, ligesom den paagældende Baaddavid paa Skonnerten blev revet af og Taljeloberen sprængt.

Dampskibet bekostede selv Reparationen af Dampskibets Lønning, hvilket kostede Kr. 5.50, ligesom det efter Overenskomst med Skonnertens Ejer paatog sig at udbedre den Skonnerten tilføjede Skade, hvilket med en Udgift af 22 Kr. blev udført umiddelbart efter, at Skonnertens Kølhaling var tilendebragt, nemlig i Tiden fra den 6. til den 9. August 1910, begge Dage inkl.

Johansen paastod nu under Sagen Selskabet yderligere tilpligtet at betale ham Erstatning for det Skonnerten ved Reparationen forvoldte Tidstab, som han i Henhold til Sølovens § 120, andet Stykke, beregnede til Kr. 56.40, samt Renter og Sagsomkostninger, alt under Tvang af Eksekution i Dampskibet »Ærø«. Ved Sorettens Dom blev Dampskibsselskabet Ærø frifundet og Sagens

Omkostninger ophævet, hvorpaa Johansen appellerede til Overretten.

Medens hver af Parterne hævdede, at Skylden maatte tilregnes den anden Part, havde de kun forelagt Retten et saare mangelfuldt Materiale til Bedømmelse af, hvor Skylden laa. Johansen havde imidlertid erkendt, at han og Skonnertens Mandskab forlod »Karl« Kl. c. 12 Middag og lod den ligge uden Tilsyn, ligesom den fornævnte Taljeblok ikke var bleven bragt i en saadan Stilling, som Tilfældets særlige Beskaffenhed maatte paakræve. Overretten fandt herefter, at der var vist Uforsigtighed fra begge Sider, hvorpaa Skaden efter Sølovens § 220, andet Stykke, burde fordeles mellem Parterne. Da der imidlertid ikke fra »Ærø« Side kunde antages at være udvist Fejl af en saadan Beskaffenhed, at Selskabet kunde være pligtig at betale yderligere Erstatning, end der allerede var betalt for Reparationen af »Karl«, blev Dampskibsselskabet Ærø frifunden, og Soretsdommen blev altsaa stadfæstet.

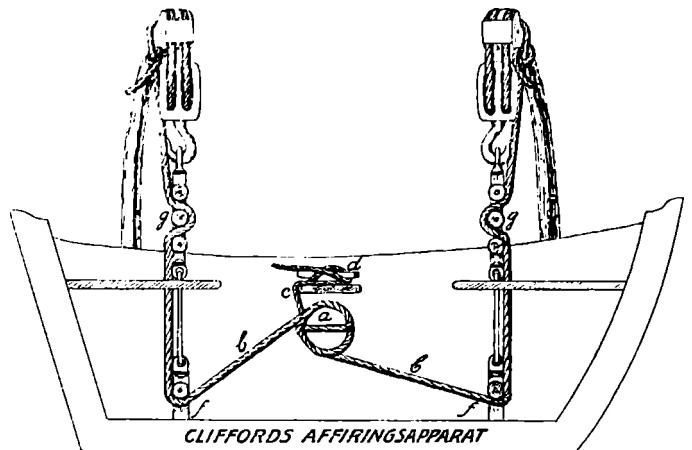
Sagens Omkostninger for Overretten ophævedes.

## Hjælpe midler til Udsætning af Skibsbaade.

(Af Konstruktor Jul Christensen.)

(Fortsat.)

Cliffords Affiringsapparat for Skibsbaade af 1857. En af de første, som synes at have fundet det nødvendigt at henlede Publikums Opmærksomhed paa, hvor vigtigt det er, at en Skibsbaad bliver sat i Vandet paa rette Maade og angivet denne, er sandsynligvis Mr. Clifford, han gik nemlig ud fra,



at skal en Baad komme klar i Vandet under vanskelige Forhold, saa maa begge Ender af Baaden følges ad og kunne frigøres samtidig. For at opnaa dette lod han Baaden hejse i de sædvanlige Taljer, men affire i et enkelt Stykke Tov. Opgaven løstes paa den Maade, at der midt i Baaden under en Tofte anbragtes tværskibs en Valse *a* med et Hul *i*, gennem dette Hul stak man Tampene af to Affiringstove *b*, som beknæbes, idet Tovene rullede op paa Valsen. Naar dette var udført, befastede man i en Øjebolt paa samme Valse et tyndere Tov *c*, som sattes fast paa en Klampe *d* paa en af Tofterne, dette Tov kaldes Affiringslinen. I hver Ende af Baaden var der til Kølen befastet en Skildpadde *f* og til igen en treskivet Fiolblok *g* med faste Skiver og med Øjebeslag til deri at hugge Baadtaljerne: det vil heraf ses, at man benyttede Fiolblokken som Hejsestrop.

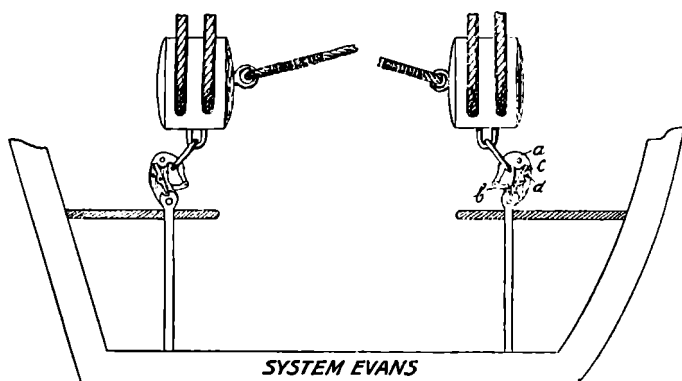
Naar Baaden derefter var hejst op under Daviderne, skar man Affiringstovene, et For og et Agter efter, gennem Skildpadden paa Kølen, dernæst om alle tre Skiver

i Fiolblokken og sætte Tampen fast paa Hovedet af Jolledaviden, Taljerne firedes af og udhuggedes, saa Baaden kun hængte i Affiringsstovene, der var oprullet paa Valsen, og Valsen kunde ikke gaa rundt, da Affiringslinen var sat fast.

Skulde Baaden benyttes, kunde hver Mand tage sin Plads, og den Mand, der var udset dertil, firede Baaden af i Affiringslinen, som nu vikled sig selv op paa Valsen samtidig med, at Tovene vikled sig af Valsen og til Slut slap denne. For at formindske Kraften paa Affiringslinen var det, at Tovene, for at frembringe Friktion, skar igennem den treskivede Fiolblok.

Samme Mr. Clifford angav ogsaa en forbedret Maade for Anbringelse af Baadsurringerne.

**Evans automatiske Slippeapparat.** Dette har været benyttet i enkelte af Statsbanernes Dampskibe samt været prøvet i et Par af Orlogsmarinens Skibe. Grundprincippet for dets Virkemaade er det samme som ved Hill og Clarks Apparat; men for at tilvejebringe netop det særlige Træk, som ønskes for at



faa Taljerne automatisk udhugget, er Fasteparten af den forreste Taljeløber splidset til den underste Blok af den agterste Talje og omvendt.

Selve Apparatet bestaar af en Hage *a*, der kan dreje sig om en Bøll; paa Næbet af Hagen er der anbragt en Stoppfinger *b*, der forhindrer Taljeblokken i at udhugge i Ulide, i Nakken af Hagen er en Udskæring, der, saa længe Taljen er hugget og stivhalet, ligger an mod en Pal *c*, for Palen kan anbringes en Sikkerhedsspind *d*, som forhindrer denne i at falde fra den omtalte Udskæring i Nakken af Hagen. Den nederste Ende af Palen gik endvidere ned i en Udskæring i Beslaget paa Baaden. Med Hensyn til Nedfiringen var det Mening, at man straks, naar Besætningen kom i Baaden, skulde fjerne Sikkerhedsspindene; naar Baaden derefter bares af Vandet, og Taljerne slækkede, vilde Vægten af Slippeapparatet bevirke en Drejning af dette, og dermed af Palen faldt fra og frigjorde Hagen med Taljerne. Hvad der videre skulde hjælpe til, at begge Taljerne slækkede samtidig, var dette, at de ved deres Fasteparter var forbunden med hinanden.

(Fortsættes.)

## Fragtmarkedet.

**Fragtmarkedet for Sejlere:**

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring fra sidste Uge, og med enkelte Undtagelser er Skibene placeret. Danmark har taget flere for Kornlaster; Tyskland har endnu enkelte Laster Havre til England; Vestsverig og Østnorge er uden Interesse med lave Noteringer, medens Bottenhavene og Finskebugten fremdeles er tilfredsstillende.

Returfragter Vest fra er billigere, idet der kun er faa Kullaster fremme, og for Claylaster forsøger Befragterne med lavere Rater, hvad der af Hensyn til den ret lange Tørn ventelig ikke reflekteres paa.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland nærmest uforandret; Königsberg noterer stadig kun 5 M. og er for Tiden sparsom med Ladninger; Danzig noterer nogle Rugladninger pr. April til  $5\frac{1}{2}$  à 6 M.; Colberg kan endnu optage nogle Skibe for Havre til 6 M.; Stralsund udbyder Kornlaster til uforandrede Rater og Rostock ligeledes. Sverig er vedblivende fast, navnlig for Sundhavnenes og Sydsverigs Vedkommende, derimod ikke fra Lysekil. Danmark har fra Provinserne sluttet nogle Skibe, særlig for Byg til Slesvig Holsten, og fra Kjøbenhavn sluttedes Soyakager til Malmø, Helsingborg 10 Øre, Bomuldsfrokager til Aarhus og Höganäs 15 Øre samt Byg til Kappeln 4 M.

## Generalforsamlinger.

### Kjøbenhavns Flydedok

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører C. Winther.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Collstrup, aflagde Beretningen, hvoraf vi meddeler følgende:

Det forløbne Aar har været betydeligt bedre end Aaret 1910. Under de sidst paa Aaret indtraadte gunstige Forhold for Skibsfarten er Antallet af saavel Reparationer som af Nybygninger steget. Værftet er for Tiden fuldt beskæftiget og har Nybygningsordrer til henimod Slutningen af 1912, ligesom der ogsaa foreligger en Del Forespørgsler om yderligere Nybygninger.

Reparationsarbejderne har i de sidste tre Maaneder været overvældende, saaledes at vi, naagt vi nu arbejder med tre Dokker, har været tvunget til at afvise en stor Mængde Arbejde, og Bestyrelsen mener, at Spørgsmaalet om Anskaffelsen af endnu en Flydedok snart vil blive brændende.

Aktieselskabet maa frembære sin Tak til de Rederier, der lader Arbejdet udføre herhjemme, til Støtte for den danske Industri, i Modsætning til flere af de herværende større Rederier, der tilsyneladende af Princip lader alt Reparationsarbejde udføre i Udlandet.

Uro i Arbejdsforholdene, i Forening med Gennemførelsen af en enorm Forhøjelse af Skatterne, vil let føre til, at en saa sund og god Virksomhed som Flydedokkerne vil blive lagt øde.

Den i 1910 anskaffede mindre Flydedok har i det forløbne Aar vist sig at være til stor Nytte for Værftet.

Rente-Kontoen er steget en Del, væsentlig paa Grund af de store Nybygningsarbejder.

Af Nybygninger er der i det forløbne Aar fuldført og afleveret 7 Stkr.

Antallet af Arbejdere har gennemsnitlig holdt sig paa c. 700 Mand.

Driftsoverskudet for 1911 har været Kr. 357,062.51 eller med Saldo fra i Fjor Kr. 358,998.35. Efter Fradrag af Gager, Omkostninger, Renter og Vedligeholdelsesudgifter, bliver der et Overskud paa Kr. 180,359.18, hvoraf Kr. 40,000 afskrives paa Værftet, saaledes at Værftets Konto staaer til Bøgs for Kr. 1,380,380.17. Paa Maskiner og Flydedokker afskrives 4 pCt. eller Kr. 41,223.37, medens Kr. 8,494.88 henlægges til Reservefonden, hvorefter denne er steget til Kr. 91,926.85.

Til Aktionærerne udbetales 6 pCt. eller Kr. 60,000.

Forhaabentlig vil de gunstige Forhold for Skibsfarten holde sig endnu en længere Periode, noget, der for vor Virksomhed har en indgribende Betydning. Foreløbig synes Udsigterne i denne Henseende gode.

I det forløbne Aar har vi bygget en Dieselmotor til Driften af Filialens Værksteder; den arbejder til vor fulde Tilfredshed.

Vore Ingeniører følger med største Opmærksomhed Udviklingen af Dieselmotoren for Skibsbrug og mener, om ønskeligt, i Løbet af kort Tid at kunne paatage sig Konstruktion og Bygning af saadanne, om Krav i denne Retning skulde blive stillet.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Bankdirektor, Etatsraad Emil Glückstadt genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

### Det kgl. oktr. Sø-Assurance-Kompagni

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Asmussen. I Formandens, Etatsraad Gustav Hansens Fraværelse, aflagde Direktør Ostenfeldt Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Aaret 1911 kan for Kompagniets Vedkommende siges at være forløbet uden større Kalamiteter. Forretningen forløb, særlig i de første tre Kvartaler, ganske heldigt, medens Aarets sidste Kvartal

kendetegnes ved det yderst urolige og usigtbare Vejrlig. Det var dog især November-Stormene over Nordsoen og Østersøen, der medførte en Del Skader, der paa Grund af det store Antal forandrede Billedet noget i Selskabets Disfavor.

Naar Aaret trods denne Modgang kan betegnes som et godt Normalaar, er det en Folge af Fremgangen i Præmieindtægt og Nedgangen i de betalte Erstatninger. Den danske Forretning forløb i det hele godt, samtidig med at den udenlandske Forretning udviser en ret betydelig Bedring.

Af Regnskabet fremgik, at den forsikrede Kapital androg 331.8 Mill. Kr. mod 307.6 Mill. Kr. i Fjor; Kompagniets Bruttopræmie Kr. 2,861,257.66 imod Kr. 2,731,296.22; Reassurancepræmien Kr. 763,272.30 imod Kr. 675,588.17. Afgjorte Erstatninger og Ristorni, der i Fjor efter Fradrag af Reassurandørenes Tilskud androg Kr. 2,044,086.51, var i Aar kun Kr. 1,907,739.81. Ekstra-Reservefonden androg nu Kr. 78,067.42. Hensættelserne til uafgjorte og paaregnede Skader, der i Fjor androg Kr. 980,609.56, var i Aar steget til Kr. 963,589.71.

Efter at Hensættelserne til 1912 var foretaget, blev der til Rest et Overskud af Kr. 176,891.78, hvoraf Plamarbestyrelsen foreslog at udbetale 12½ pCt. til Aktionærer eller Kr. 150,000; Honorar til Bestyrelsen og Revisorer samt Tantième androg Kr. 19,744.59.

#### Sonderho Enkekasse

afholdt 17. Marts ordinær Generalforsamling. Det reviderede Regnskab, der balancerede med Kr. 6,587.30, fremlagdes af Formanden, Skibsreder S. A. Fischer, hvorefter det enstemmigt godkendtes.

Af Indtægtsposterne skal vi notere, at der fra 111 Medlemmer i Aarskontingent er indkommet Kr. 1,702. En Bazar og en Kirkekonzert gav et Overskud af Kr. 688; i Gaver er indkommen Kr. 361. — Af Udgifter er medgaaet til Understøttelser Kr. 4,374 og Administrationsudgifter Kr. 85. Enkekassens Formue er Kr. 28,861, deraf Kr. 2,829 i den fallerede Vestjyllands Landmandshank.

P. K. P.

### Fra Sø og Land.

Couves automatiske Bølgedæmper. Allerede for adskillige Aar siden har man gjort den Erfaring, at Olje, som udgives paa en oprørt Sø, hurtigt breder sig og danner et tyndt Lag over Vandet, som i høj Grad dæmper Søernes Magt. Mere end en Gang er det blevet berettet, at Brug af Olje har tjent til et Skibs Redning, naar det har underdrejet i et oprørt Hav, og Søerne truede med at bryde ind over det. Det er derfor paafaldende, at man under saa stormfuld en Tid, som sidste Efteraar var, og hvor saa mange Havarier er sket, ikke har hørt meget om, at Brugen af Olje til Bølgedæmpning er blevet mere almindelig, saa meget mere som Nyttens heraf nu er saa anerkendt, at det endogsaa af Autoriteterne er befalet, at Baaede til søgaaende Skibe skal være forsynet med Oljedæmper med 3 kg Olje.

Grunden til, at Brugen af Olje ikke endnu er blevet saa almindelig, som den sikkert fortjener at være, ligger maaske til Dels i, at hensigtsmassige Apparater til Udgivningen af Olje ikke har været kendt tilstrækkelig eller er blevet bragt i Handelen.

Et saadant Apparat, som efter hvad vi har erfaret, skal være baade hensigtsmassigt og økonomisk, er dog nu fremkommet, nemlig Couves automatiske Bølgedæmper. Fabrikkerne af dette Messrs. Loveridge Ltd. i Cardiff er repræsenteret her i Kjøbenhavn ved Nordisk Teknisk Materialhandel, som vil give dem, der interesserer sig for Sagen, enhver Oplysning.

Ratin. Bakteriologisk Laboratorium »Ratin«s Salgskontor er flyttet til Ny Østergade 2, 1ste Sal.

Den store Udbredelse, »Ratin« har faaet saavel her i Landet som i Udlandet, skyldes, at det ædes med Begærighed af Rotter og Mus, at det ikke alene medfører Døden for de Rotter og Mus, der æder det, men ogsaa for de Rotter og Mus, der smittes af de angrebne, at det overalt i Praksis har vist sig uskadeligt for Mennesker og Husdyr.

Bakteriekulturen »Ratin« og de bakteriefri Præparater (»Ratin Nr. 2« og »Ratinin«) er anerkendt af den danske Stat og af Autoriteter i Ind- og Udland anbefalet som det eneste eksisterende Mittel til rationel Udryddelse af Rotter og Mus.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Den 19. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampersat i Vandet.

Skibet, der ved Stabelaflobningen fik Navnet »Stella«, bygges for Regning Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Konsul D. Lauritzen, Eshjerg.

Firmaet Th. Rasmusens Søner, Korsør, har solgt Dampskibet »Thorvaldsen« til Skibsreder, Kaptajn Svendsen, Kjøbenhavn, for 70,000 Kr. »Thorvaldsen« ventes med 18,000 hl Kul til Korsør, hvor Overtagelsen sker.

Den danske Dampers »Hening«, bygget i Kiel i 1882 og 804 Brutto Reg.-Tons stor, er, i Folge »Hamb. Corr.«, blevet solgt til Italien.

I Folge »Hamb. Corr.« agter Det russisk-asiatiske Kompagni at sætte to ny Dampere, »Dago« og »Runo«, i Fart paa deres Østersø-Rute. Skibene er bygget som Passagerdampere i Skotland og er færdige til Aflevering. »Dago« maaler 1,400 Brutto Reg.-Tons, og »Runo« 1,200 Brutto Reg.-Tons.



### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Pillau 21./4. — Alexandra Nielsen, afg. Filadelfia 20./4. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 20./4. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. Dunkerque 20./4. — Anglo Dane, Tomesen, ank. Arendal 22./4. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 14./4. — Arkansas, Petersen, pass. Lizard 16./4. — Arno, Fischer, ank. hertil 21./4. — Aurora, Gommesen, afg. Antwerpen 17./4. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 20./4. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Bordeaux 20./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./4. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 22./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Genua 17./4. — Douro, Sorensen, afg. Lissabon 19./4. — Eshjerg, Strøve, ank. hertil 21./4. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./3. — Garonne, Kromann, afg. Pernis 19./4. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 17./4. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 22./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 22./4. — Jolantha, Rasmussen, afg. Havre 21./4. — Kasan, Mikkelsen, ank. hertil 16./4. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 18./4. — Kursk, Wiencke, ank. Antwerpen 22./4. — Loire, Craignou, ank. Riga 18./4. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 19./4. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 22./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Messina 15./4. — Minsk, Harder, afg. herfra 22./4. til Reval. — Moskø, Jon Jensen, pass. Brunsbüttel 20./4. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Salonica 21./4. — Nordjylland, Søberg, pass. Holtenau 20./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 21./4. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 21./4. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 20./4. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 21./4. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 20./4. — Pregel, Iversen, pass. Holtenau 22./4. — Saga, Hansen, pass. Brunsbüttel 21./4. for Antwerpen. — Saxo, Müller, ank. Pillau 22./4. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 9./4. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dover 21./4. — Tiber, Bech, afg. Riga 21./4. — Tomsk, Wiberg, ank. Palermo 21./4. — Tula, Therkildsen, afg. Besicarlo 20./4. — United States, Gotsche, ank. Kristiania 22./4. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 20./4.

Heimdal, Helga, Vaaben Hansen, afg. Grangemouth 19./4.

Martha, Christesen, ank. Sunderland 29./3. — Elna, Rathje, ank. Swansea 29./3. — Therese, Pedersen, ank. Methil 20./4. — Harriet, Larsen, ank. Granton 17./4. — Dagny, Therkildsen, ank. Tynen 19./4. — Simone, Møller, ank. Sunderland 19./4. — Jeanne, Olsen, afg. Methil 18./4. — Vera, Larsen, ank. Tynen 3./4. — Daisy, Lagesen, ank. Swansea 16./3. — Annine, Leth, ank. Newport 19./4. — Kamma, Løffer, ank. Bordeaux 12./4.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Ghent 12./4. — Amatienborg ank. Wigan 13./4. — Anna Mærsk pass. Hammer 17./4. — Brattingsborg pass. Barbadoes 17./4. — Borglum ank. Las Palmas 8./4. — Chassie Mærsk ank. Taganrog 13./4. — Dansborg ank. Tenerife 11./4. — Eidsborg ank. Riga 13./4. — Esrom ank. Bangkok 15./4. — Flynderborg ank. Taganrog 13./4. — Fredensborg ank. Huelva 7./4. — Frederiksborg ank. Newcastle 14./4. — Guldborg ank. Rotterdam 29./3. — Gurra ank. West Hartlepool 15./4. — Hammerhus ank. Rotterdam 1./4. — Harriidsborg ank. Garston 28./3. — Hundborg ank. Newport Mon 18./4. — Høneborg afg. Dunkerque 17./4. — Jelling afg. Newport News 7./4. — Jomshørg pass. Portland 15./4. — Jungsboved ank. Theodosia 5./4. — Jægersborg ank. Aalesund 16./4. — Kallundborg ank. Riga 3./4. — Kalo pass. Konstantinopel 18./4. — Klampenborg ank. Rotterdam 25./3. — Kronborg ank. Mobile 7./4. — Lejre ank. (Fortsættes efter »Danske Havne«.)

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Damppirenen gives Taagesignaler. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr. Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fyrskil-et „Hals“ er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1/4, Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	Jærnbanespor langs Kajerne. Kølbalingeplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.
<b>Aarhus.</b>	Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.	<b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Lods penge, naar Lods benyttes:</b> Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " <b>Litsen penge:</b> 2 Øre pr. Ton <b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 1 1/2 à 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Kølbalingeplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Høiseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.
<b>Assens.</b>	Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 18 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lods penge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fod eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafylling.		Kølbalingeplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jernbanespor langs den nordre Kaj.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 20 Fod ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel Nordøfter til Skagen som Sydøfter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speiditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølbalingeplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 6 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan læses for en Betaling af 5 Kr. pr. Kulikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværksteder med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3-5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. <b>Vareafgift</b> meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lods penge se Danmarks Lodtakster. <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibsbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværksteder og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12-14 Fod. Bolværkerne 6 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Bugsering foregaaet og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der løses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der løses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 $\mathcal{M}$ , Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lodsfæste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværkevand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter "Danske Lodstaks'er". Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexø.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulturforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredder er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{4}$ , alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods for mindre Skibe Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem ludssejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørresundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præstø.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2900 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve.  <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper</b> <b>ufornøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Spediter-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Møllen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe, Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværkevand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladsningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ten.	Losning besørges af Ladsningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 600 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Mobilo 11./4. — Lilleborg ank. Drøbak 16./4. — Marselisborg afg. Rotterdam 14./4. — Næsborg ank. St. Raphael 15./4. — Peter Mærsk ank. Stettin 13./4. — Randelsborg ank. Reval 15./4. — Rosenborg afg. Methil 15./4. — Silkeborg afg. Libau 16./4. — Skanderborg pass. Konstantinopel 17./4. — Skjoldborg ank. Thamshavn 17./4. — Skodsborg ank. Garston 16./4. — Spigerborg ank. Newport Mon 16./4. — Stegelborg ank. Hamburg 3./4. — Stjerneborg ank. Barry 13./4. — Soborg ank. Libau 9./4. — Taarnborg afg. Rotterdam 15./4. — Tuborg afg. Blyth 17./4. — Ulfborg ank. Newcastle 15./4. — Uranienborg ank. Hamburg 14./4. — Visborg ank. Ghent 2./4. — Vordingborg ank. Lissabon 14./4. — Ørkild ank. Aalborg 15./4.

**Urania.** Kroupriinsesse Louise, Gislason, ank. Antwerpen 20./4. — Svond, Schmidt, ank. Grimsby 21./4. — Urania, Clausen, afg. Dunston 20./4.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Windau 16./4. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Skagen 20./4. — Holland, Poulsen, afg. Glasgow 20./4. — England, Andersen, ank. Grimsby 12./4.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Rotterdam 18./4. — Europa, Hansen, ank. Brügge 16./4. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 20./4.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Boness 19./4. til Aarhus. — Alf, Clausen, afg. Methil 18./4. til Kjøbenhavn.

**Frø.** Ansta, Bagger, ank. Rotterdam 17./4. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 20./4. — Vera, Thing, ank. Burntisland 20./4.

**Vesterhavet.** Nerma, Madsen, afg. Aarhus 20./4. til Mariager. — Inger, Schiff, pass. Holtenau 20./4. for Sevilla. — Bodil, Jensen, pass. Brixham 20./4. for Rotterdam. — Karla, Nielsen, ank. Savona 20./4. — Cito, Jepsen, ank. Helsingfors 19./4. — Ellen, Hansen, pass. Peniche 18./4. for Saffi. — Gerda, Iversen, ank. Burriana 19./4. — Rigmor, Uldall, pass. l'Quessant 18./4. for London. — Nancy, Mikkelsen, afg. Antwerpen 18./4. til Cadix. — Nautik, Nielsen, ank. Casablanca 17./4. — Marie, Jessen, ank. Casablanca 17./4. — Nexos, Basse, pass. Gibraltar 16./4. for Brako. — Polly, Mathiasen, pass. Coreubion 16./4. for Brake. — Fylla, Brinch, afg. Reykjavik 16./4. til West Hartlepool.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Grimsby 18./4. til Kiel. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 22./3. — Russ, Petersen, ank. Santa Fe 4./4. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebock, ank. Windan 20./4. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Bahia Blanca 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 16./4. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. New York 20./4. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Kristiania 19./4. — Nowa, Dahl, ank. Buenos Aires 28./3.

**Dania.** Ely, Meinertz, pass. Gibraltar 17./4. for Oscarshavn. — Nelly, Clausen, pass. Kejser Wilhelm-Kanalen 19./4. for La Rochelle. — Fanny, Eriksen, ank. Antwerpen 18./4. — Lilly, Duhu, ank. Saffi 3./4. — Alox, Sørensen, afg. Glasgow 17./4. til Algier. — Dagny, Bang, ank. Belfast 9./4. — Mary, Clausen, afg. Vestorvik 19./4. til Honfleur.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Newcastle 20./4. — Helene, Sørensen, ank. Stettin 19./4. — Sjælland, Sværre, ank. Reval 14./4.

— Agnete, Dam, afg. Königsberg 20./4. — Hermin, Farup, ank. Randers 19./4. — Alice, Jørgensen, ank. Memel 18./4.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Kristiansund 15./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Riga 19./4. — Valborg, Hansen, afg. Ghent 20./4. — Estrid, Hansen, afg. Riga 17./4. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 13./4.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 12./4. — Skinfaxe, Faber, ank. Burntisland 19./4. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Wiudau 19./4. til Ghent.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstedt, ank. Libau 17./4. — Londou, Bom, afg. Stockholm 18./4. til Kratzwick. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 20./4. — Bryssel, Kaas, ank. Methil 18./4.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Portland 19./4. til Hamburg. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Valencia 15./4. — Roma, v. Thun, ank. Iviza 20./4.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang ank. Antwerpen 18./4. for udg. — Samui afg. Vlissingen 16./4. for udg. — Baudon afg. Colombo 15./4. for udg. — Pangaan afg. London 18./4. for hjemg. — Chumpon afg. Penang 6./4. for hjemg. — Esrom ank. Bangkok 14./4. for udg. — Arabien afg. Moji 18./4. for hjemg. — Kina afg. Port Said 14./4. for hjemg. — Siam ank. Göteborg 20./4. for udg. — Tranquebar afg. Sabang 14./4. for hjemg. — Cathay ank. Göteborg 12./4. for udg. — Indien ank. Seattle 16./4. for hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Paramaribo 6./4. for udg. — St. Croix afg. Portland 4./4. for udg. — St. Jan ank. Kjøbenhavn 18./4.

**Era.** Enigheden, Jensen, ank. Wismar 17./4. — Erindring, Nielsen, ank. Rotterdam 17./4.

### Sejlskibe.

**Era.** Ami, Christensen, ank. Aarhus 18./4. — Sivip, Jensen, ank. Aarhus 18./4. — Emilie, Hansen, ank. Flensborg 18./4. — Mathilde, Hansen, ank. Assens 16./4. — Willi, Madsen, ank. Lisabon 17./4. — Salus, Andersen, ank. Scarborough 17./4. — Activ, Schmidt, ank. Boness 17./4. — Apollo, Albertsen, ank. Svendborg 18./4. — Jobanne, Hansen, ank. Drøbak 18./4. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Danzig 18./4. — Marie, Østermann, ank. Eekernsund 18./4. — Christiane, Petersen, ank. Aalborg 19./4. — Nanna, Østermann, ank. Solvesborg 18./4. — Uranus, Fabricius, ank. Grunstad 19./4. — Dana, Boyo, afg. Langesund 18./4. til Wästerford. — Christine, Rasmussen, ank. Holtenau 19./4. — Immanuel, Bager, ank. Libau 20./4. — Gloria, Fabricius, ank. Kragerø 20./4. — Argus, Jensen, ank. Aberystwith 20./4. — Hejmdal, Staugaard, afg. Dysart 17./4. til Snudefjord. — Arie-tis, Andersen, ank. Larvik 19./4. — Mars, Stegmann, ank. Rødvig 20./4. — Minda, Rasmussen, ank. Pillau 19./4. — Rolf, Christensen, pass. Dungeness 17./4. for ostg. — Claudia, Aaberg, pass. Lizard 17./4. for vestg.

### INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 23. April 1912. — Overretsdøm. — Hjælpebidler til Udsætning af Skibsbaade. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

## Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1102

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,2 0,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

## Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Teleg. Adr.: Harkristensen.

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Teleg.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Teleg.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## AXEL LUND

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

## Jydsk Skibsekviperings

og

## Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Kebmagergade 55. Kbhvn. K. Retssager (sp. Søager).

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Teleg.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Suodsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand, Örnabildavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garantierar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Forægnings Lokaler og hos Blankensløvers Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekspil.

## C. HANSEN, GJØRTLER OG METALSTØBER 84 PILESTRÆDE 84 Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorhande er altid i Seen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78. Teleg.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilvandede Havne gives.

„S/P Progress“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISER.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. April 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Løsehjul og  
Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbælter.



Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlæve). Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7. Moz.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5801
----------------------------------	---	--	---	-----------------

**LANDMANDSBANKEN**  
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørages.

**De private Assurandører** lim.  
i Kjøbenhavn  
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.    Telegram-Adresse: Private.    Telefon Nr. 6 og 4106

**KAY DYHR.**  
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).  
Telefon { 8901.    Kvæsthusgade 3, St.    Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
6886.    Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**  
Hovedforhandling for Danmark af  
**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Møntie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.  
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**A/s Randers Rebslaaeri**  
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
i alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staaltouge**  
til Skibsbrug og Elevatorer.  
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.  
**Hans Smith.**    Etableret 1850.  
Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.  
**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
af Skibstører J. Kuak Jensen.  
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

**H. H. ADRIAN** ——— Kobbersmedemester    ———    Alt Skibsarbejde udføres  
Nyhavn 37    Specialitet: Skiosklosetter.

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

# NESTLÉ'S MELK

Aarslang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMPFAER XANIA



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.



## WYANDOTTE.

Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør anvendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



Dr. med. Goldschmidt,

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafkes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der

adderer og subtraherer.

Enforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

## Julius Ott

### Internationale Agentur

Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

## Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

**Nyhavn 53.**

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Máj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

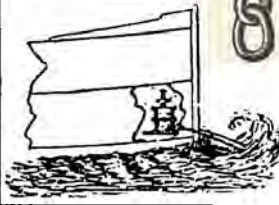
skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Telegram-Adresse

„Justice, Cardiff“

Code: A B C 5th. Ed.

Skriv efter illustrerede Prissopgaver.



## LOVERIDGE, LTD.

DOCKS, CARDIFF.

Fabrikant af:

Træ- og Jernblokke, Berednings Spring-Buffers, Couves' automatiske Bolgedæmper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Enagentur i Kjøbenhavn:

**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**

24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige faare Præmier. Agentorer i de Beste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:

Copenaure

Telefon-Nr.

42

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtere etc.

**Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0**

16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlsbøffermann, Kjøbenhavn.



## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsat.)

Af Beretningens Hovedpunkter skal her anføres følgende:

**Sønæringsloven.** Navigationsundervisningsvæsenet. Ministeriet for Handel og Søfart\*) har nedsat et Udvalg til Behandling af Spørgs-

\*) Ministeriet for Handel og Søfart vil i det følgende i alle Tilfælde, hvor der ikke deraf kan opstaa nogen Misforstaaelse, blive betegnet alene som »Ministeriet«.

Red.

maalet om Formaalstjenligheden af Ændringer i Sønæringsloven og Omordning af Navigationsundervisningsvæsenet. I dette Udvalg er efter Repræsentationens Indstilling indtraadt Styrmænd Chr. Christensen, Skibsreder H. J. Christensen af Marstal, Kaptajn A. V. Knudsen og Direktør K. Reinhard samt, da Udvalget skulde paabegynde Behandlingen af Spørgsmaalet om Revision af Sønæringsloven, Skibsreder Martin Carl og Maskinmester Oscar Mortensen.

Ligesom i det foregaaende Aar har Repræsentationen til Ministeriet afgivet Erklæringer over en Del Andragen der om at opnaa Dispensation fra forskellige af Sønæringslovens Bestemmelser.

**Eksaminer for Skibsmaskinister.** Under 12. April 1911 er stadfæstet Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. Ministeriet har nedsat et Udvalg til at udarbejde og fremsætte Forslag til de Anordninger og Bekendtgørelser, som i Medfør af denne Lov vil være at udstede. I dette Udvalg er efter Repræsentationens Indstilling indtraadt Maskinmester Oscar Mortensen og Direktør K. Reinhard.

I Medfør af nævnte Lov er under 16. Juni udfærdiget kgl. Anordning angaaende Kravene til Maskinpasserprøven, den almindelige Maskinisteksamen, den udvidede Maskinisteksamen, Haandværksprøven og Motorpasserprøven. Fremdeles er under 25. September udfærdiget kgl. Anordning angaaende de Betingelser, hvorunder der kan udstedes Eksamensbevis for saavel den almindelige som den udvidede Maskinisteksamen til Maskinister, der har nydt Undervisning i Søværnets Ingeniørolevskole, samt gennem Ministeriet udstedt Bekendtgørelser angaaende Bestemmelser om Afholdelse af den almindelige og udvidede Maskinisteksamen, af Maskinpasserprøven, af Haandværksprøven, af Motorpasserprøven, samt om Maskinisters faglige Værksteduddannelse og Kravene, der stilles til godkendte Værksteder. Endelig er gennem Ministeriet udfærdiget Bekendtgørelse angaaende Kravene til og Afholdelsen af Tillægsprøven for elektriske Installatører.

**Søfolks Adgang til Deltagelse i Rigsdagsvalg.** Under 13. Maj 1911 er udkommet Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.

Repræsentationen har gjort Bestemmelserne i denne Lov til Genstand for Drøftelse, for at mulige Tvivlsspørgsmaal med Hensyn til Forstaaelsen af disse Bestemmelser i Tide kunde blive afgjorte. Som Resultat af denne Drøftelse har Repræsentationen overfor Indenrigsministeriet fremsat følgende Bemærkninger:

»Med Hensyn til Lovens § 1, da forstaa Repræsentationen Bestemmelsen i første Stykke saaledes, at den ogsaa finder Anvendelse paa Søfolk, der paa Valgdagen befinde sig i Valgkredsen, men som ved deres Virksomhed om Bord ere forhindrede fra at give personlig Møde. — Man gaar dernæst ud fra, at der under Bestemmelsen i Paragrafens 2det Stykke foruden Restaurationspersonale, Læger etc. skal medtages ogsaa Fiskere, selv om disse ikke ere paamonstrede et Fiskerfartøj, men f. Eks. fisker i Fællesskab med en Motorbaad eller andet Fartøj, der ejes i Fællesskab.

I § 3, 2det Stykke, skal der ved 14 Dage formentlig forstaaes 14 hele Dage forinden den Dag, Valget finder Sted, og ved 3 Maaneder 3 Kalendermaaneder for Valgdagen.

Bestemmelserne i § 4, 4de Stykke, og § 5, 7de Stykke, forstaaer Repræsentationen saaledes, at Indførelse i Dagbogen er unødvendig, naar Stemmeafgivningen har fundet Sted for Konsul eller anden Myndighed, saaledes at saadan Indførelse kun skal finde Sted, naar Stemmeafgivningen har fundet Sted om Bord.

Med Hensyn til Bestemmelserne i § 4, 3die Stykke, og § 5, 6te Stykke, gaar Repræsentationen ud fra, at den Omstændighed, at Skibsforeren selv stemmer, ikke gør ham ude af Stand til at underskrive Attester for andre om Bord, men kun ude af Stand til at underskrive sin egen Attest.

Idet Repræsentationen henviser til sin Skrivelse til Ministeriet for Handel og Søfart af 7. November f. A. angaaende Udkastet til den nu foreliggende Lov, hvilken Skrivelse formentlig er det høje Ministerium bekendt, skal man med Hensyn til Bestemmelserne i § 5 for Stemmeafgivning i Udlandet tillade sig at spørge, om danske Søfolk paa danske Skibe kan forlange i Udlandet at afgive Stemme for — i Nærvarelse af — ethvert andet dansk Skibs Forer eller en Konsul uden Hensyn til, at Stemmeafgivningen godt kunde finde Sted paa det Skib, hvortil de hører.

Til § 10 skal Repræsentationen, i Forbindelse med ovenstaaende Bemærkninger til § 5, udtale, at den forstaa denne Paragraf saaledes, at det er Skibsforeren, der under sit Ansvar har Afgørelsen med Hensyn til, om Stemmeafgivningen skal foregaa om Bord eller i Land.

Som Svar paa denne Skrivelse har Indenrigsministeriet tilskrevet Repræsentationen følgende:

»I Skrivelse af 19. f. M. har den ærede Fællesrepræsentation anholdt om en Udtalelse fra Indenrigsministeriet med Hensyn til Forstaaelsen af forskellige, nærmere angivne Bestemmelser i Lov Nr. 117 af 13. Maj d. A. om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.

I denne Anledning skulde man tjenstlig meddele følgende:

1) Bestemmelsen i Lovens § 1, 1. Stykke, gælder ikke alene for de Søfolk, som paa Valgdagen opholde sig udenfor den Valgkreds (Kommune), i hvilken de ere valgberettigede, men kan ogsaa bringes til Anvendelse paa Søfolk, som nævnte Dag opholde sig i Valgkredsen, naar de dog ved deres Virksomhed om Bord ere forhindrede fra at give personlig Møde og afgive Stemme.

2) Under Bestemmelsen i § 1, 2. Stykke, indbefattes ogsaa Fiskere selv om disse ikke ere paamonstrede et Fiskerfartøj, men f. Eks. fisker i Fællesskab med en Motorbaad eller et andet Fartøj, som de eje i Fællesskab.

3) Med Hensyn til Reglen i § 3, 2. Stykke, angaaende de Tidsrum, indenfor hvilke Stemmesedlen skal være afgivet, bemærkes, at man maa holde for, at der ved Udtrykket »14 Dage for Valgets Afholdelse maa forstaaes 14 hele Dage forinden den Dag, Valget finder Sted, og at »3 Maaneder for Valget« maa betyde 3 Kalendermaaneder for Valgdagen saaledes at i begge Tilfælde Valgdagen ikke medregnes.

4) Den i § 4, 4. Stykke, og i § 5, 7. Stykke, paabudte Indførelse i vedkommende Skibs Dagbog skal alene foretages, naar Stemmeafgivningen har fundet Sted under Medvirking af Skibsforeren eller hans Stedfortræder, hvorimod det ikke er nødvendigt, at der i Dagbogen indføres nogen Bemærkning om Mandskabets Stemmeafgivning, naar denne sker i Overvarsel af en Konsul eller andre af de i Lovens nævnte Myndigheder.

Sluttelig bemærkes, at den almindelige Regel maa være, at Skibsmandskabet afgiver Stemme om Bord paa det Skib, hvortil det hører, og for dette Skibs Forer; men det vil dog formentlig ikke kunne nægtes nogen af det valgberettigede Mandskab, saafremt han maatte ønske det, at afgive Stemme for de i Lovens nævnte Myndigheder (Konsul eller Tjerestemand) eller for Foreren af et andet Skib, med mindre tvingende og uopsættelige Skibsforretninger maatte træde hindrende i Vejen herfor; om saadan Forhindring er til Stede, maa i hvert enkelt Tilfælde afgøres af Skibets Forer under Ansvar efter Reglerne i Lovens § 10.

Lov om midlertidig Lastelinie. I Anledning af en af Dansk Sejlskibsrederi-Forening foranlediget Henvendelse til Ministeriet har dette tilstillet Repræsentationen Eksemplarer af et under 6. Februar f. A. udstedt Cirkulære angaaende den Politiovrighederne paalagte Pligt med Hensyn til at paase Overholdelsen af Lastelinie-lovens Bestemmelser, indeholdende en Oversigt over Overfladevandets omtrentlige Vægtfylde i danske Farvande.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 26. April 1912.

Fra Direktøren for Maskinistundervisningen har vi modtaget følgende:

Maskinisters Haandværksprøve. For at kunne indstille sig til den almindelige Maskinisteksamen, der, som bekendt, fordres bestaaet for at kunne faa Certifikat som Maskinmester, maa Maskinisten forinden have gennemgaaet en treaarig Værkstedsuddannelse; gennem denne vil han i Reglen have opnaaet et saadant Indseende i Beljeningen af Værktøjer m. m., at han vil kunne forstaa den detaljerede Beskrivelse af Skibsmaskineriet og dets Forfærdigelse paa Værksted.

Paa den anden Side vil den nævnte Værkstedsuddannelse være for kort til at uddanne Maskinisten fuldt ud som Haandværker og sætte ham i Stand til paa tilfredsstillende Maade at løse de Opgaver, der under Maskintjenesten til Søs stilles ham i nævnte Henseende.

Der er derfor ved den i Fjor udstedte ny Maskinisteksamenslov givet Maskinisten Lejlighed til gennem en Haandværksprøve at opnaa Bevis for en mere udvidet Haandværksuddannelse: Bestemmelserne om denne Prøve er givne ved kgl. Anordning af 16. Juni 1911 og ved Bekendtgørelse af 5. September 1911 fra Ministeriet for Handel og Søfart.

Proven, der afholdes to Gange om Aaret i Kjøbenhavn (i Teknologisk Instituts Værksteder) første Gang i September d. A., omfatter en Bedømmelse af Eksaminandens Duellighed i at udføre Smede- og Maskinarbejder samt saadanne andre Arbejder, som almindeligt forekommer ved Udbedring af Maskinskader o. l. og ved Maskineftersyn, saasom at tilpasse Kiler og Noter, stemme Pladesamlinger og Ror, paalodde Flanger, mejsle Smørgange, slibe Haner og Ventilert o. s. v.

Der kan næppe være Tvivl om, at en Maskinist, som har bestaaet denne Prøve, vil blive foretrukken ved Ansættelserne i Skibe; han vil bedre kunne udfylde sin Plads og kunne spare Rederne for mange Udgifter, ligesom det er i høj Grad sandsynligt, at Proven, der nu er frivillig, ved en eventuel ny Sønæringslov vil blive obligatorisk ved Udstedelsen af Certifikat som Maskinmester.

Det tilraades derfor Maskinisterne i Tide at tage denne Prøve, efter at de har bestaaet den almindelige Maskinisteksamen. Nærmere Oplysninger om Proven gives af Direktøren for Maskinistundervisningen (Vimmelskaflet 35).

Endskønt denne Haandværksprøve, som bemærket af Direktøren for Maskinistundervisningen, endnu er frivillig, skønner vi ikke rettere, end at det meget maa anbefales de unge Mennesker, som uddanner sig til Maskinmestre, at underkaste sig nævnte Prøve, da Rederierne kun med Tilfredshed kan se deres Maskinmestre i Besiddelse af en saa fyldig Haandværksuddannelse som mulig, saa de med Held kan udbedre en forefaldende Maskinskade i Søen og derved maaske afvende alvorlige Havariet eller Ulykker.

Hvilken Betydning dette kan have har danske Maskinmestre allerede mere end en Gang vist.

Damperruterne paa Nordatlantehavet. Paa Grund af den store Forekomst af Is havde det i Følge det nu udkomne Maanedskort fra Deutsche Seewarte for Maj, allerede i nogen Tid været bestemt indtil videre at forlægge de forenede Damperruter til og fra New York noget mod Syd.

Den 19. April har man imidlertid besluttet at lægge Vejen over Bankerne yderligere 2° sydligere. Udgaaende Skibe styre herefter fra Kanalen efter Storcirkelbuen indtil Skæringspunktet 39° N. Br. 45° V. Lgd., videre paa 39° N. Br. indtil 50° V. Lgd. og derfra direkte til Nantuchel og Ambrose Channel. Østgaaende Skibe styre fra New York til Skæringspunktet 40° N. Br. 70° V. Lgd., derefter til 38° 20' N. Br. 50° V. Lgd., paa denne Bredde videre indtil 45° V. Lgd. og derefter efter Storcirkelbuen til Kanalen. Skibe fra Middelhavet til New York styre fra 39°

N. Br. 45° V. Lgd. ligeledes videre efter den ovenangivne Vej, og de der kommer fra New York følger den fornævnte Hjemrute til 45° V. Lgd. og derfra videre over Azorerne til Gibraltar.

Lovforslag om Ændringer i Sølovens Bestemmelser om Sammenstød og Bjergning. Søfartsministeren har den 23. ds. i Landstinget fremsat Lovforslag om Ændringer i Sølovens Bestemmelser om Sammenstød og Bjergning.

Paa den 3. internationale Soretskonference i Brüssel i 1910 vedtoges to Konventioner angaaende henholdsvis »Skibes Sammenstød« og »Hjælp og Bjergning til Søs« af Delegerede fra 24 paa Konferencen repræsenterede Stater, deriblandt Danmark.

Under Forudsætning af, at Konventionerne ratificeres af et større Antal af de paagældende Stater, maa Ratifikationen fra den danske Regerings Side anses ønskelig, men en saadan Ratifikation vil forudsætte forskellige Ændringer i den nugældende Solov af 1. April 1892 og herpaa tager det foreliggende Lovforslag Sigte.

Lovforslaget er i øvrigt fremgaaet paa Grundlag af et Samarbejde mellem Delegerede fra Regeringerne i Danmark, Norge og Sverig.

Forslagene til Ændringer i den norske og den svenske Solov er forelagt de paagældende Landes lovgivende Forsamlinger og er i fuld Overensstemmelse med de Ændringer, der foreslaas til den danske Solov.

Lovforslaget kom allerede i Gaar til 1ste Behandling i Landstinget. Det blev modtaget velvilligt, men blev henvist til nærmere Undersøgelse i et Udvalg paa elleve Medlemmer, hvad der vistnok nærmest var foranlediget ved en fra frikonservativ Side fremsat Tvivl om, hvorvidt der fra Skibsfartens Side forelaa fuldt tilstrækkelig Tilslutning til Forslaget.

Harald Jensen benyttede Lejligheden, dels til at lyse efter Resultater fra det af Søfartsministeriet i 1910 nedsatte Udvalg til Revision af Sølovens Regler om Skibsførerens og Mandskabets Forhold m. m., dels til med »Titanic« Katastrofen som Udgangspunkt at spørge Ministeren, hvorvidt de danske Bestemmelser om Redningsmidler om Bord i Skibe kunde anses som fyldestgørende. Paa det første Spørgsmaal svarede Søfartsministeren med at henvise til det i Virkeligheden meget betydelige Omfang af den Udvalget overdragne Opgave. For Redningsmidlernes Vedkommende gjorde Ministeren kortelig Rede for de gældende Regler og paaviste, hvorledes disse for alle Passagerskibe udenfor indskrænket Fart og en stor Del Skibe i denne Fart hvilede paa den Grundregel, at der skulde være Baadeplads og Flydemidler til alle om Bord værende. Hvad Amerikabaadene angik, var Forholdet endda dette, at Selskabet af egen Drift havde forhøjet Materiellets Kvalitet, idet der paa denne Linie kun anvendtes egentlige Baade. Først for Skibe i Kystfart var den nævnte Grundregel fraveget i større eller mindre Grad efter Skibenes Størrelse; det var imidlertid forlængst blevet undersøgt, om der ikke ogsaa her kunde skaffes den samme Regel Indpas, og et for nogle Maanedere siden fuldent Udcast til ny Forskrifter vedrørende Dampskibstilsynet indeholdt det i saa Henseende fornødne. Naar disse ny Forskrifter ikke forlængst var traadt ud i Livet, skyldtes det andre særlige Omstændigheder.

»Titanic«s Undergang. Washington, den 23. April. For Senatets Undersøgelseskommission erklærede 3. Styrmand paa »Titanic«, Pittman, i Dag, at han ikke havde set nogen Is, før Ulykken fandt Sted, men havde vidst, at der Lørdag Aften eller Søndag Morgen var indløbet traadlose Telegrammer med Ismeldinger; disse Advarsler var dog ikke bleven taget alvorligt. »Titanic« var paa hele Rejsen gaaet med den største Fart. Efter Sammenstødet havde Pittman truffet Direktør Ismay for White Star Linien, der havde hjulpet ham at bringe

Kvinder og Børn ned i Baadene. Pittman indrømmede, at han havde forladt »Titanic« i en Baad, hvori der kun var 40 Personer, medens den kunde rumme 60. Da »Titanic« sank havde han hørt hæftige Eksplosioner, der sandsynligvis fremkaldtes ved, at de vandtætte Skodder sprængtes. Straks efter Skibets Undergang havde han hørt hjerteskrærende Raab om Hjælp og Skrig fra dem, der var ved at drukne; Skrigene havde været uafbrudt over en Time. Han havde villet vende tilbage med den ikke fuldtbesatte Redningsbaad og hjælpe de Drukne, men de i Baaden værende Personer havde erklæret, at det vilde være Vanvid at sætte deres Liv paa Spil. Ingen af de Kvinder, der var i Baaden, havde bedt ham om at ro tilbage.

Matros Fleet, der befandt sig i »Titanic«s Mastekurv for at holde Udkig, erklærede, at han havde haft Ordre til at holde Udkig efter Is og havde efter Kl. 10 om Aftenen signaleret Is. Han vilde have kunnet opdage Isbjergene med en Marinekikkert i saa god Tid, at man havde kunnet vige til Side, men der havde ikke været nogen Kikkert til ham om Bord.

4de Styrmand paa »Titanic« erklærede, at et Fartøj, hvis Navn man dog ikke havde konstateret, havde befundet sig indenfor Synsvidde af »Titanic«; man havde dog ikke kunnet faa noget Svar derfra paa Nødsignalerne.

(»Ritz. Bur.«)

En ny Grund ved Indsejlingen til Kristianssand. Paa Grund af »United States« Uheld under Udsejlingen fra Kristianssand den 22. ds. har der været foretaget nøjagtige Oplodninger omkring det Sted, hvor Skibet maatte have taget Grund. Det viser sig, at der i Løbet ligger en Grund, som ikke tidligere har været kendt. Grunden ligger længere ude i Løbet end den paa Indsejlingskortet allagte Grund paa 9,7 Meter. Den nyfundne Grund er paa c. 25½ Fod Vand ved almindelig Vandstand. Den 22. ds. var der Lavvande, og da »United States« stak mindst 25 Fod, er det let forklarlig, at den har taget Grunden. Denne er meget brat og skarpt afgrænset med temmelig dybt Vand omkring.

Da der til Kristianssands Havn indkommer Skibe paa op til 30 Fods Dybgaende, er det af meget stor Betydning, at Grunden er fundet, før værre Ulykker indtræffer.

(»Norg. Hand. og Søfl.«)

»Titanic« og »Hellig Olav«. I Anledning af en i Amerika fremsat Formodning om, at den danske Damper »Hellig Olav« skulde have været i Nærheden af det Sted, hvor »Titanic« forulykkede og ikke har besvaret sammes Nødsignaler meddeler Det forenede Dampskibsselskab, at det med Bestemthed kan paavises, at »Hellig Olav« i det Øjeblik, da »Titanic« kolliderede med Isbjergene, befandt sig mindst 350 Kml. Vest for Ulykkesstedet.

Vi har modtaget følgende:

Den tekniske Forenings Prisopgave. Tidsfristen for Indlevering af Besvarelser paa den af den tekniske Forening udsatte Prisopgave vedrørende Sikringsforanstaltninger ved Jernbane- og Skibstrafik er forlænget med en Maaned indtil 31. Maj d. A.

A. Meulengracht.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 24. April.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Søen og Løbene til Sundsvall: spredt Drivis; indenfor Draghällans Fyr Is, Skibsfarten ventes aabnet de nærmeste Dage.

Hudiksvall. Søen: isfri, Skibsfarten ventes aabnet de nærmeste Dage.

Gefle. Isfri. Skutskär: Indløbet lukket af Pakis.

Ørskär. Søen: spredt Drivis, Skibsfarten uhindret. Grepens nordlige Del Drivis.

Ny Ismelding udsendes først, naar Isforholdene væsentlig forandres.

Dardanellerne. Den svenske Gesandt i Konstantinopel, der varetager de danske Interesser i Tyrkiet, telegraferer den 23. ds. til Udenrigsministeriet: Der træffes Forberedelser til at opfiske de nylig i Dardanellerne udlagte Miner. Dardanellernes Aabning for Sejladsen ventes ved Udgangen af indeværende Uge.

Observeret Vrag. Marineministeriet meddeler, at Marineamt i Berlin rapporterer, at et Vrag er observeret V. ½ S. for Kjels-Nor Fyr; Mastetoppene synlige.

Afmærket Vrag. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at der ved et Vrag, beliggende paa 54° 51' N. Br. og 17° 35' Ø. Lgd. er udlagt en Vraglønede 100 Meter Nord for Vraget.

## St. Thomas' Havn.

Folketingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Koncession paa Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal indenfor St. Thomas' Havn har den 22. ds. afgivet Betænkning med Bjerrø som Formand og Birch som Ordfører. Alle Udvalgets Medlemmer er enige om, at der snarest skal foretages det, der er fornødent for at dansk Vestindien kan naa til at drage fuld Nytte af de Muligheder, som Aabningen af Panama-Kanalen vil byde Øerne. Hele Udvalget føler sig overbevist om, at den Forandring i Skibsfarts- og Handelsforholdene paa en stor Del af Jordkloden, som Aabningen af Panama-Kanalen kan ventes at ville bringe, vil gøre det muligt at udnytte St. Thomas' Beliggenhed paa en fremtidig Verdensrute og Øens glimrende naturlige Havnebetænelser paa en saadan Maade, at der skabes nyt Liv og ny Næringsveje paa Øen. Kun om hvilke Veje, der sikrest og hurtigst fører til Maalet, er der indenfor Udvalget Uenighed, hvorfor det har delt sig i ét Flertal og to Mindretal.

Flertallet (Regeringspartiet og Hammerich) har samlet sig om at anbefale, at man søger den Løsning af Opgaven, der er tilrettelagt ved det foreliggende Lovforslag og har vundet fuld Tilslutning hos de koloniale Myndigheder. Man har derfor, til Dels i Forstaaelse med det radikale Mindretal, ved Samarbejde med Finansministeren søgt at fjerne fremkomne Misforstaaelser af Koncessionens Indhold ved en nøjere Præcisering af Koncessionshavernes Rettigheder og Pligter og ved at skærpe Bestemmelserne om Statens Kontrol med Koncessionens Benyttelse saa meget, som man tør, naar man ikke skal udsætte sig for at skræmme den Kapital, som man just ønsker at opfordre til Deltagelse. Ændringerne, til hvilket Initiativet er taget dels af Finansministeren, dels af Udvalget, og som alle er akcepteret af Koncessionssoegerne, er samlet i et af Finansministeren stillet og af Flertallet tiltraadt Forslag til en ændret Affattelse af Lovforslaget. Selve deltes Tekst er med en uvæsentlig Redaktionsændring enslydende med det forelagte, medens der i Koncessionsudkastet er indført en Række Ændringer, til Dels af formel Natur.

Blandt de Ændringer af reel Betydning, som er indført i Koncessionsudkastet, skyldes to en Imødekommen af Ønsker fremsat af Konsortiet. Dette har ønsket, saafremt frivillig Overenskomst kunde opnaas mellem det og det engelske Dokkompagni, hvis Koncession om Eneret paa en Flydedok til 1918 selvfølgelig fuldt ud opretholdes, at faa frit Valg mellem Anlæg af en fast Dok eller en Flydedok, og endvidere har man anmodet om at blive frit stillet med Hensyn til, om den første Del af Anlægget, af hvis Fuldførelse Koncessionens Meddelelse er

afhængig, skal omfatte de paa Planen under »A« skitserede Anlæg eller et Anlæg af tilsvarende Betydning paa den ved Charlotte Amalie By nærmere liggende Del af det paa Planen skitserede Areal. Man har ment, at disse Ønsker burde imødekommes, saa meget mere som Konsortiet paa sin Side har erklæret sig villig til at acceptere to Forandringer i Koncessionsudkastet, som man baade fra Regeringens og fra Folketingsudvalgets Side har lagt megen Vægt paa.

Den første af disse er en Ændring, hvorefter den Værdi, der skal lægges til Grund ved Statens eller St. Thomas' Havneraads eventuelle Erhvervelse af Anlægene, bliver »det Beløb, som Anlægget skønnes i Udløsningsøjeblikket at ville koste fra nyt af med et passende Fradrag for Slid og Ælde«.

Samtidig hermed udgaar i Betingelserne for et eventuelt Aktieselskabs Udløsning Bestemmelsen om, at Aktionærerne i inlet Tilfælde skal kunne fordres udløst under pari Kurs.

Den anden væsentlige Forandring er en ny Bestemmelse om, at Finansministeriets Samtykke udkræves ikke blot til, at hele Koncessionen, men ogsaa til, at selve Havneanlægget samlet eller Dele deraf overgaar til Andenmand.

Et Mindretal (Bang, Hans Nielsen og Sigvald Olsen) stiller Forslag om, at Staten overtager Anlæg af Havnen i Overensstemmelse med det af Finansministeren godkendte Projekt, og at der gives denne Bemyndigelse til for et begrænset Aaremaal, at bortforpagte Havnearealer til Anlæg af Dok, Pakhuse, Oplagsrum, Lagerpladser og andre Anlæg, der skønnes at være til Gavn for Havnen og Skibsfarten.

Til Afholdelse af de med Havneanlægget forbundne Udgifter foreslaar Mindretallet at give Finansministeren Bemyndigelse til at udstede Statsobligationer til et Beløb af indtil 10 Mill. Kr. og til en Rente af 4 pCt. p. a. Efter 10 Aars Forløb foreslaas Obligationerne udtrukket med  $\frac{1}{50}$  af det udstedte Beløb.

Det andet Mindretal (Ivar Berendsen, L. Pedersen og Zahle) fremhæver med Tilfredshed, at det nu foreliggende Koncessionsudkast bedre end det oprindelige giver Udtryk for Koncessionshavernes Forpligtelser til at følge almindelige internationale Sædvaner og respektere den gamle St. Thomas' Havns Rettigheder, Ret og Myndigheder.

Mindretallet stiller et Ændringsforslag gaaende ud paa, at den, som udnytter Koncessionen eller Dele af den, for hvert Foretagende skal holde Anlæg og Drift ude fra hinanden i Status, foretage kommercielt forsvarlige Henlæggelser og Afskrivninger og aarligt indsende Regnskab til Finansministeriet.

Mindretallet stiller endvidere et Par Ændringsforslag om St. Thomas Kolonialkasses Delagtighed i det eventuelle Udbytte og angaaende de nærmere Regler ved Udløsningen. Endelig foreslaar Mindretallet subsidiært, at man i Stedet for at genindsføre Told indfører Grundværdibeskatning til Dækning af Underskud for St. Thomas' og St. Jan Kommuner ved Indførselstoldens Bortfald.

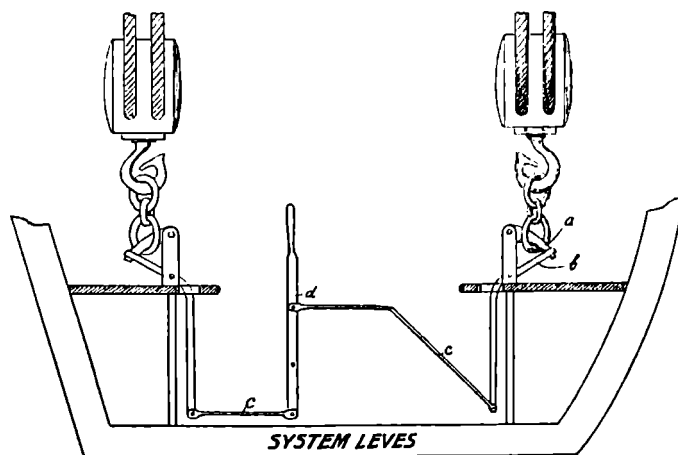
## Hjælpemidler til Udsætning af Skibsbaade.

(Af Konstruktor Jul Christensen.)

(Fortsat.)

Levéls Slippeapparat. Dette Apparat, der er antaget til Brug i den franske Orlogsmarine, bestaar af en bevægelig Hage *a*, anbragt paa Opstandere i For- og Agterenden af Baaden, en Bøjle *b* over Næbet af Hagen forhindrer denne i at dreje sig, Bøjlerne er forbunden med hinanden ved Trækstænger *c*, og disse staar igen i Forbindelse med en dobbeltarmet Vægstang *d*, paa hvis

øverste Ende er et Haandtag, og hvis Drejning bevirker, at Hagerne henholdsvis løsøres eller befastes. Paa Hagerne anbringes der, naar Baaden skal hejses, et af tre Led bestaaende Stykke Kæde, og Taljehagen, der har en fra de almindelige noget afvigende Form, idet Næbet er

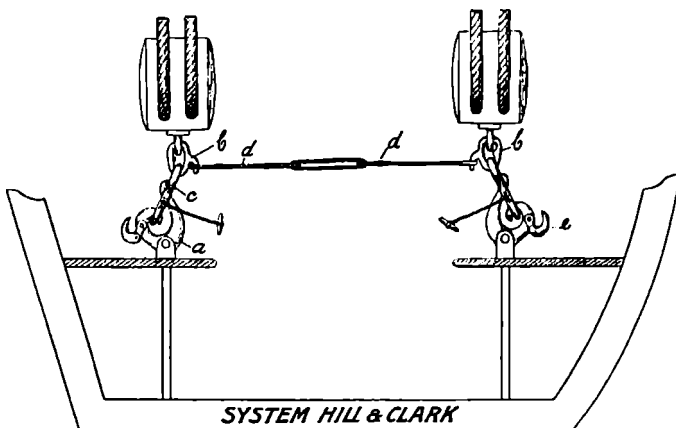


forsynet med en Modhage, hugges i det øverste Kædeled, og Baaden hejses.

Skal Baaden sættes i Vandet, fires den ned til passende Højde, eller til den bæres af Vandet, hvorpaa den dobbeltarmede Vægstang drejes, hvilket som ovenfor anført bevirker, at den bevægelige Hage i For- og Agterenden af Baaden frigøres og kan dreje sig saaledes, at Kædeledet i Taljeblokken smøges af.

Hill og Clarks automatiske Slippeapparat til Skibsbaade var paa Udstillingen i Filadelfia i 1876.

Hensigten med dette Apparat var, at begge Baadtaljerne skulde udløse sig selv og begge paa én Gang. Til dette Formaal var der i hver Ende af Baaden anbragt en saakaldet Sekstal-Hage *a*, der kunde dreje sig om en Bolt. Taljeblokkene var hver forsynet med et Led *b*, hvis ene Side var udsmedet til en Hage med nedadvendende Næb, paa Ledet sad endvidere en Ring *c*. Skulde man hejse Baaden, huggedes simpelthen Ringen paa Hagen, og efter Ophejsningen klargjorde man til Affiring,



ved at der imellem de to paa Ledet værende Hager anbragtes en Mellemhale *d*, der bestod af to Staaltraadsskinkler, der kunde sammenhales ved et Sytov. Naar denne Mellemhale var passende stivhalet, skulde den forhindre, at en enkelt af Taljerne huggede ud, selv om den blev slæk; hvis derimod begge Taljer slækkede paa en Gang, vilde de begge udhugge samtidig, idet Mellemhaleren vilde smøge sig af Hagen paa Ledet. Saaledes var det Mening, at det skulde virke, hvorimod Resultatet ofte blev anderledes. Thi var Mellemhaleren halet for stift, vilde Hagerne ikke kunne udhugges; hvis den derimod var for slæk, vilde de kunne udhugges en ad Gangen.

De forskellige Uheld, som aabenbart er hændt med dette Apparat, har sandsynligvis givet Impulsen til, at der paa hver af Sekstal-Hagerne anbragtes en Sikkerhedsklo, som forhindrede, at nogen af Taljerne kunde hugge sig ud, før Kloen var fjærnet.

(Fortsættes.)

## Fragtmarkedet.

Det er kun smaa Forandringer, som i Ugens Løb har fundet Sted i de hjemgaaende Markeder. Disse holder sig gennemgaaende godt, og navnlig har prompte Dampere været efterspurgt fra Nord- og Sydamerika samt Østen. Udmærkede Rater er bleven betalt fra Østen, som fragtede en Mængde Tonnage pr. Maj til Aarets højeste Rater, men hvordan dette Marked og Sortehavet yderligere vil udvikle sig, er det vanskeligt at sige. Krigen mellem Italien og Tyrkiet er jo nu af Italienerne fort op til selve Tyrkiel, og Beskydningen af nogle Forter ved Indløbet til Dardanellerne og Udlæg af Miner i Bosphorus Strædet har foreløbig standset Trafiken. Det menes almindeligvis, at Standsningen umuligt vil kunne blive af lang Varighed, da Stormagterne vil intervenere, men foreløbig holder Indien igen og indicerer lavere Rater for Juni og Juli, da Befragterne mener, at der muligvis vil blive en Del Tonnage, som nødsages til at søge Beskæftigelse ved at gaa ballastet gennem Suez Kanalen. Paa den anden Side vil Rederne sikkert ogsaa forholde sig afventende og se, hvorledes Situationen udvikler sig. Fra U. S. er Begæret udover ganske prompt Tonnage lidt mindre end for et Par Uger siden, men da Baade heller ikke udbydes i særlig stor Mængde, viser Raterne ingen nævneværdige Forandringer. Hvad Kulfragterne fra Storbritannien angaar, da er disse desværre over hele Linien faldet yderligere i Løbet af den sidste Uge. Der er stadig en meget stor Mængde fragsøgende Dampere, hvorimod Kul endnu er vanskelige at skaffe frem, saa at der gennemgaaende maa gives lang Lastetid af Rederne. Det er naturligvis en kedelig Periode at komme igennem, men det er dog den almindelige Mening, at Situationen paa Kulpladserne vil bedre sig i Løbet af næste Maaned, og at Fragterne vil gaa opefter igen. Priserne paa Bunkerkul viser ingen Forandring i Ugens Løb og holder sig paa 14/ à 17/ fra Østkysten. Ogsaa heri vil der uden Tvivl snart indtræde en Forandring i Redernes Favor. Der sluttedes i de forskellige Markeder som følger:

**Østen.** For rensat Ris fra Birma er der pr. Maj betalt 33/ à 33/6 til Hamburg, Bremen eller Wesern, (÷ 4 pCl.), Option 1,300 Tons Mel til 2/6 ekstra. Fra Bangkok til Hamburg og Bremen betales 37/6. Kalkutta sluttede til 30/ paa Dødvægtbasis til U. K. eller Kontinentet og til 33/ Jute til Hamburg eller Bremen, Maj Afskibning. Kærner fra Madras Kysten sluttedes til 33/ til Marseille, »nett terms«, Maj. Kurrachee tog mange Baade og betalte 22/6 à 23/ »nett terms« udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet pr. Maj—Juni—Juli. — Bombay/U. K. eller Kontinentet 27/ à 28/ (én Havn), 28/6 à 29/6 (to Havne), Dødvægtbasis pr. Maj. For Sukker fra Java betales 34/6 til Evropa, 36/3 U. S. Option Dellast i Motter 2/3 ekstra, og for Kul fra Newcastle N. S. W. 34/ til Sydamerikas Vestkyst.

**Sortehavet etc.** Korn Novorossisk/Hamburg 14/, med 500 Tons Klid 5/ ekstra. Azow/Emden eller Weseren 14/6 à 14/9, én Havn Vestitalien, Basis Fres. 14, alt pr. prompt. Kherson, Nikolajeff eller Odessa 15/ N. C., Sulina/Vestitalien Fres. 15 (én Havn), Fres. 15¼ (to Havne), 15/ N. C. eller »any«, 15/6 Hamburg, Donauen 1/ ekstra, Annullering 10. Maj. Kustendje 14/4½ N. C. eller »any«, 14/10½ Hamburg, prompt.

**Middelhavet.** Bomuldsfrø Aleksandria/Hamburg 12/3, pr. April. En 5,500 Tons Baad opnaede Lumpsum £. 2,850 fra Aleksandria til Hull, £. 3,070 til London pr. Begyndelsen af Maj. Erts Sagunto/Rotterdam 6/6, Hornillo

Bay/Cardiff 5/6, Karthagena/Rotterdam 6/6, alle prompt, fri Despatch. En 5,800 Tons Baad sluttedes fra Fiume til London 9/6 Sukker. Salt Torreveja/Kalkutta 10/. Fra Bilbao med Erts er Raterne 4/6 Rotterdam, 4/9 à 5/ Middlesbro, 5/3 à 5/6 Glasgow.

**Nordamerika.** Petroleum i Kasser New York/Avstralien (fire Havne) 27½ C., Brasilien (fire Havne) 26½ C. Basis én Lossehavn. For Korn betales 3/9 New York Lissabon, 2/9 Baltimore/Rotterdam for tungt Korn, 3/3 Havre. Nogle Kullaster sluttedes til 17/6 Baltimore/Aleksandria, Marseille eller Genua, 19/ à 19/6 Nordfolk/River Plate, 17/3 Rio Janeiro. For Deals betales bl. a. 52/2 fra Bay of Fundy, 53/9 à 55/ fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Tømmerlaster fra Golfen sluttedes til 105/ Englands Østkyst, 102/6 Cardiff, 107/6 Rotterdam, 145/ Rosario. Paa Netto Charter fra Mobile sluttedes et Par Maj-Baade til 18/ Rotterdam.

**Sydamerika.** Der sluttedes igen ret livligt, og de bedste Rater opnaedes for de prompteste Baade. Der er sidst betalt 25/6 til direkte udsøgt Havn fra Buenos Aires pr. Maj, hvorimod der fra San Lorenzo Grænsen betales fra 27/ indtil 31/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Maj, sidstnævnte Rate for en lille Baad, lastende c. 2,800 Tons, omkring 25/ pr. Juni—Juli. Fra Bahia Blanca betales 31/ O. C. for en c. 6,000 Tons Baad pr. prompt.

**Østersøen.** Der har ikke været meget at gøre fra de nedre Havne, og hvad de øvre Havne angaar, da sluttedes der næsten intet, da Rederne gennemgaaende forlanger mere, end hvad Befragterne i Øjeblikket vil betale. — For Korn fra Königsberg er gentaget 1/1½ Hvedebasis til Rotterdam. Fra Riga er Raterne for prompt Lastning c. 23/ D. B. til London, 30/ Manchester, Hfl. 11½ à 12 god hollandsk Havn, Fres. 27½ à 28 Antwerpen eller Ostende, 32 Rouen. Fra Windau noteres for Kortprops Fres. 32 à 33 til god belgisk Havn, 31/6 til Cardiff, for Korn 10½ d. Rotterdam, 11½ d. Antwerpen og for Hør Fres. 20 til Dunkerque. Fra Libau til Antwerpen er sidst betalt 11¼ d. à 1/ Havrebasis, Mk. 13 à 14 pr. 2,000 Ko. Havre til Bremen. Fra Petersborg ligger Markedet uforandret paa Basis af forrige Uges Noteringer. For skaaren Last og Bjælker er pr. Juni betalt Fres. 75½ fra Sundsvall (fire Pladser) til Aleksandria og fra Sydfinland (én Plads) Mk. 32 D. B. B. (Boards minimum 1 inch) til Emden pr. f. o. w. Sidstnævnte Befragtning paa »Woodcona« Charter, som for kort Tid siden blev stadfæstet af »Baltic and White Sea Conferencen«.

**Kulfragterne.** Fra Tynen eller Blyth er sidst betalt 4/3 à 4/6 Kronstadt, 4/ Pernan (2,100), 3/6 Neufahrwasser (2,300), 3/9 Memel (2,100), 4/6 Wasa (1,200), 3/6 Swinemünde (2,300), 7/Genua (2,000—4,000), 7/9 Palermo (3,500). Fra Firth of Forth betales 4/3 Stockholm (2,100), 5/ Kronstadt (2,500), 4/9 Lübeck (1,400), 4/3 Kiel (2,000), 5/3 Rouen (1,500), 5/6 Randers (750), 7/6 Aleksandria (5,000). Blandt Befragterne fra Cardiff eller Newport nævner vi: 5/3 à 5/6 Kronstadt, 5/ Reval (1,700—2,300), 6/ Cadiz (1,400), 8/ Barcelona (2,800), Fres. 8 Marseille (3,600), 7/3 Genua (3,000), 7/9 Venedig, 6/10½ Konstantinopel, 9/6 Sabang, 9/ à 10/ Dakar, 8/6 Azorerne (2,500), 14/9 à 15/ Buenos Aires.

## Fra Sø og Land.

**Svendborg Navigationsskole.** 1. Eksamen i Aaret 1912 afsluttedes den 18. April.

Skolen havde ved denne Eksamen indstillet ialt 41 Elever, nemlig til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) 9, som alle bestod, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 11, hvoraf 10 bestod, i Søret og Handelsvidenskab 9, hvoraf 8 bestod, i Geografi og Vejrlære 11, som alle bestod, samt i Engelsk 10, der ligeledes alle bestod.

Desuden var til Fiskeskipperproven indstillet 6, som alle bestod, samt til Sætterskipperproven 11, hvoraf 8 bestod.

## Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register er indberettet om 108 Dampskibe og 127 Sejlskibe — paa over 100 Brutto Reg-Tons — som i Aaret 1911's 4de Kvartal er udgaet af Handelsskaderne ved Stranding etc. Af Dampskibene blev 5 forladt paa Soen, 6 brændte, 12 gik tabt ved Kollision. 18 sank, 13 savnes og 54 blev Vrag ved Stranding. Heraf 99 Staal-, Jern- samt 9 Træskeibe. 44 var engelske, 11 norske, 8 tyske, 7 svenske og 2 danske. Desuden ophuggedes og kondemneredes af auden Grund 27 Staal- og Jern-Dampskibe og 1 Træ-Dampskib. Af Sejlskibene blev 19 forladt paa Soen, 8 kondemneret, 1 brændte, 9 gik tabt ved Kollision, 12 sank, 9 savnes, 69 blev Vrag ved Stranding. Heraf 25 Staal- og Jern- samt 102 Træskeibe. 29 var amerikanske, 26 norske, 16 svenske, 13 russiske og 8 danske. Desuden ophuggedes og kondemneredes af auden Grund 6 Jernsejlskibe og 13 Træsejlskibe.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 20. ds. afholdtes i Sundet den officielle Provetur med S/S »N. A. Christensen«, bygget til Morsø Dampskibsselskab, Nykjøbing, Mors, af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Proven faldt i enhver Henseende godt ud, saavel hvad den opnaede Fart som Kulforbruget angaar.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Sand Opgave.

## De forenede Bryggeriers

# ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

**AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS**  
**AKVAVITTER.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu- hert, ank. hertil 24./4. — Alexandra, Nielsen, afg. Filadelfia 20./4. — Algarve, Borries, ank. Tarragona 23./4. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 20./4. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. Arendal 22./4. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 14./4. — Arkansas, Peterseu, pass. Lizard 16./4. — Arno, Fischer, ank. hertil 21./4. — Aurora, Gommesen, pass. Sagress 23./4. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 20./4. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Bordeaux 20./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./4. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 22./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Livorno 23./4. — Douro, Sørensen, afg. Lissabon 19./4. — Esbjerg, Strufve, ank. Pernau 24./4. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./3. — Garonne, Kromann, ank. hertil 22./4. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 17./4. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 24./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 24./4. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 25./4. — Kentucky, Andresen, ank. Newport News 21./4. — Kursk, Wieucke, ank. Antwerpen 22./4. — Loire, Craignou, ank. Riga 18./4. — Louise, Larsen, ank. London 21./4. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 22./4. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Sagress 24./4. — Minsk, Harder, afg. herfra 22./4. — Moskø, Jon Jensen, ank. Antwerpen 22./4. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Smyrna 22./4. — Nordjylland, Søborg, ank. Riga 22./4. — O. B. Suhr, Frisette, afg. herfra 24./4. — Odessa pass. Holtenau 25./4. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 21./4. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 20./4. —

Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 24./4. — Perm, Gotthardt, ank. London 22./4. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 23./4. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 23./4. — Saratov ank. Hull 24./4. — Saxo, Müller, ank. Pillau 22./4. — Seine, Le Dizes, afg. La Rochelle 24./4. — Texas, Clauson Kaas, pass. Oussant 23./4. — Thyra, Dam, afg. herfra 23./4. — Tiber, Bech, pass. Brunsbüttel 24./4. — Tomsk, Wiberg, afg. Palermo 22./4. — Tula, Therkildsen, pass. Gibraltar 24./4. — United States, Gottsche, afg. Kristiania 23./4. — Viking, Meyer, afg. Bergen 24./4.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 22./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 23./4. til Dunston. — Russ, Petersen, ank. Santa Fo 4./4. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Windau 24./4. til Ghent. — Michail Ontehoukoff, Harboe, afg. Bahia Blanca 20./4. til Göteborg. — Gonoralkonsul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 28./3. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. New York 20./4. til La Plata. — Holmer Mørch, Thorsø, ank. Göteborg 24./4. — Newa, Dahl, ank. Buenos Aires 28./3.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Sunderland 20./4. — Amalienborg pass. Holtenau 22./4. — Anna Mærsk ank. Riga 19./4. — Brattingsborg pass. Barbados 17./4. — Borglum afg. Las Palmas 19./4. — Chassie Mærsk afg. Taganrog 20./4. — Dansborg ank. Teneriffa 11./4. — Elsborg, afg. Riga 20./4. — Esrom ank. Bangkok 15./4. — Flynderborg ank. Taganrog 13./4. — Fredensborg pass. Sagress 19./4. — Frederiksborg ank. Newcastle 14./4. — Guldborg ank. Rotterdam 29./3. — Gurra ank. West Hartlepool 15./4. — Hammerhus pass. Lizard 20./4. — Harrildsborg afg. Garston 18./4. — Hundborg ank. Newport Mon 18./4. — Høneborg ank. Methil 19./4. — Jelling afg. Newport News 7./4. — Jomsborg ank. Hamburg 18./4. — Jungshoved ank. Theodosia 5./4. — Jægersborg ank. Kristiansund 20./4. — Kalundborg ank. Riga 3./4. — Kalø pass. Kerteh 21./4. — Klampenborg ank. Rotterdam 25./3. — Kronborg afg. Mobile 19./4. — Lejre ank. Mobile 7./4. — Lilleborg afg. Drobak 20./4. — Marselisborg ank. Narvik 19./4. — Næsborg afg. St. Raphael 21./4. — Petor Mærsk ank. Stettin 13./4. — Randelsborg ank. Windau 22./4. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 18./4. — Skanderborg ank. Gallipoli 20./4. — Skjoldborg afg. Thams- havn 18./4. — Skodsborg ank. Garston 16./4. — Spigerborg afg. Newport Mon 20./4. — Støgelborg ank. Lübeck 21./4. — Stjerneborg ank. Santander 21./4. — Søborg pass. Kjøbenhavn 20./4. — Taarnborg ank. Thamshavn 19./4. — Tuborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Ulfsborg ank. Newcastle 15./4. — Uranienborg ank. Hamburg 14./4. — Visborg ank. Ghent 2./4. — Vordingborg afg. Lissabon 21./4. — Ørkild ank. Aarhus 19./4.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Lydd 22./4. for udg. — Samui pass. Gibraltar 23./4. for udg. — Bandon ank. Singapore 22./4. for udg. — Pangan ank. Kjøbenhavn 23./4. — Chumpon pass. Perim 22./4. for hjemg. — Esrom ank. Bangkok 14./4. for hjemg. — Arabien afg. Moji 18./4. for hjemg. — Kina pass. Gibraltar 21./4. for hjemg. — Siam ank. Göteborg 20./4. for udg. — Tranquebar afg. Sabang 13./4. for hjemg. — Indien afg. Seattle 18./4. for hjemg.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Newcastle 20./4. — Helene, Sørensen, ank. Stettin 19./4. — Sjælland, Svarter, afg. Reval 23./4. — Agnete, Dam, pass. Kanalet 22./4. for Rotterdam. — Hermia, Farup, ank. Randers 19./4. — Alice, Jørgensen, ank. Mewel 18./4.

**Botnia.** Gndrun, Sonnichsen, afg. Kristiansund 24./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Riga 19./4. — Valborg, Hansen, ank. Grangemouth 22./4. — Estrid, Hanson, ank. Dunkerque 23./4. — Gunhild, Hansen, afg. Riga 22./4.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Grangemouth 19./4. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 29./3. — Elna, Rathje, ank. Swansea 29./3. — Therese, Pedersen, ank. Methil 20./4. — Harriet, Larsen, ank. Burntisland 24./4. — Dagny, Therkildsen, ank. Sunderland 23./4. — Simone, Møller, ank. Sunderland 19./4. — Jeanne, Olsen, afg. Methil 17./4. — Vera, Larsen, ank. Tynen 3./4. — Daisy, Lagesen, ank. Swansea 16./3. — Annine, Letb, ank. Newport 19./4. — Kamma, Løffler, ank. Bordeaux 12./4.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 12./4. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 24./4. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Windau 19./4. til Ghent.

**Vulcan.** Vulean, Høgstædt, ank. Libau 17./4. — London, Bom, ank. Kratzweck 20./4. — Paris, Tholander, afg. Kjøbenhavn 24./4. til Königsberg. — Bryssel, Kaas, ank. Methil 18./4.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Hamburg 22./4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Karthagena 23./4. til Hamburg. — Roma, v. Thun, ank. Iviza 20./4.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 23./4. for hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 20./4. for udg. — St. Jan afg. Norresundby 23./4. for udg.

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m).

Bemærkninger om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**902. Oplysning om Vrag. Hanstholm VSV. Nordsøen.** Master og Skorsten er udtaget af Vraget af Damperen »Pollux«, der ligger sunket 10 Sm S. 67° V. fra Hanstholm Fyr. Mindste Dybde over Skroget opgives at være 12 m. I Vraget er fastgjort en Vager med Stage og grønt Flag. Lystønden vil foreløbig blive liggende, til Vanddybden er kontrolleret. Vraget: 57° 03' N. Br. 8° 19' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 752. Kjøbenhavn 1912.)

**903. Vager udlagt. Ordrup-Næs Flak. Kattegat.** En hvid Vager med 1 nedadvendt Kost er udlagt 200 m VSV. for 2. i Pulsen paa V.-Enden af Ordrup-Næs Flak. Vagerens Plads: 55° 50' (31') N. Br. 11° 17' (21') Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 211 og 227. Danske Lods, Side 222. Sam.-Fort., Side 18.)

**904. Vrag afmærket. Kongsdal. Mariager-Fjord. Kattegat.** Et Vrag ligger sunket tæt uden for Landgrunden umiddelbart V. for Kongsdal Cementfabrik, i Nærheden af Broen; det er afmærket med en Vragvager med Stage og Flag. Vraget vil blive uskadeliggjort. Kongsdal: 56° 41' N. Br. 10° 03' Ø. Lgd.

**905. Stenpuler borttaget. Hammerhavnen Bornholm.** De to Stenpuler, bestaaende af Brosten, der læa e. 160 m NNV. fra Indløbet til Hammerhavnen, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Hammerhavnen: 55° 16' N. Br. 14° 45' Ø. Lgd. (Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 454. Havne-Lods, Side 49.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 886. Kjøbenhavn 1912.)

**906. Vrag sunket. Langeland SV. Østersøen.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er et Vrag sunket e. 4 Sm V. ½ S. fra Kjels-Nor Fyr. Mastetoppe er synlige. Vraget vil blive eftersøgt. Kjels-Nor Fyr: 54° 43' 52" N. Br. 10° 43' 31" Ø. Lgd.

**907. Vrag afmærket. Faxe-Bugt. Østersøen.** Et Fartøj er sunket i 9. m Vand i Faxe-Bugt, 4. Sm S. 1½ S. fra Rodvig Havne-Fyr. Masterne er e. 4 m over Vandet. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 15 Sek., Lys 5 Sek., Mærke 10 Sek., er udlagt i Kbl NV. for Vraget paa 55° 10' (29") N. Br. 12° 23' (05") Ø. Lgd.

**908. Sømærke ombytet. Gamle-Tolk SØ. Grønland. Østersøen.** Den røde Spidstønde »Gamle-Tolk SØ« er nu ombyttet med en rød Tønde med rød Stage og 2 Kost. 54° 50' (15") N. Br. 12° 12' (38") Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 228. Danske Lods, Side 428, 441 og 442. Fyr-Fort., Nr. 362. Sam.-Fort., Side 47.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 434. Kjøbenhavn 1912.)

### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**909. Fyrskibe atter udlagt. Botniske Bugt. Sverrig.** Ifølge Telegram fra svensk Lods-væsen er følgende Fyrskibe atter udlagt efter lensens Bortgang: 1) »Grundkallen«, 60° 29' 57" N. Br. 18° 54' 25" Ø. Lgd. 2) »Västrik Banken«, 60° 53' 48" N. Br. 17° 55' 10" Ø. Lgd. 3) »Finngrundet«, 61° 01' 50" N. Br. 18° 31' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 26 og 209. Kjøbenhavn 1912.)

**910. Fyrs Karakter. »Nekman Grund«. Fyrskib. Østersøen. Rusland.** »Nekman Grund« Fyrskibs hvide Lyntyr viser 34 a 36 Lyn i Minuttet. 59° 05½' N. Br. 22° 12½' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 763. Kjøbenhavn 1912.)

**911. Fyrskibe atter udlagt. Østersøen.** Følgende Fyrskibe er atter udlagt: 1) »Saritcheff«, 58° 17' N. Br. 21° 20' Ø. Lgd. 2) »Lyserort«, 57° 58' N. Br. 21° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 212. Kjøbenhavn 1912.)

**912. Vrag afmærket. Ebbing. Frisches Haff. Tyskland.** Et Fartøj er sunket i Prik-

Det grønne faste Fyr paa Revet ved Indløbet til Coxen Hole er forandret til et hvidt, fast Fyr.  
**935. Fyr slukket. Cape Honduras.** Cape Honduras hvide, faste Fyr er slukket. Fyrbaaken bliver staaende som Landmærke. 16° 01' N. Br. 86° 08' V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**936. Fyr flyttet. Bastia. Korsika.** Det røde, faste Fyr paa Saint-Nicolas Mole er flyttet go staar nu 10 m fra Yderenden af Stenkastningen, som strækker sig 90 m ud fra det gamle Molehoved. Hvid Fyrbaake, i øvrigt uforandret. 42° 41' 50" N. Br. 9° 27' 28" Ø. Lgd.

**937. Fyr tændt. Porto Vecchio di Piombino. Italien.** Et grønt, fast Fyr er tændt c. 950 m N. for den gamle Senator, paa et Brohoved ved Porto Vecchio di Piombino. 15 m fra dette Fyr kan brænde et andet, grønt Fyr. Flammens Højde for begge Fyr: 10 m. Piombino: 42° 57' N. Br. 10° 37' Ø. Lgd.

**938. Lystønde midlertidig slukket. Scario. Marsala. Sicilien.** Lystønden, der viser rødt Blinktyr, ved Grunden ud for Scario Pynt, N. for Marsala, er slukket indtil videre. 37° 54' 15" N. Br. 12° 24' 30" Ø. Lgd.

**939. Fyr upaalideligt. Riff Gabula. Istrien. Østerrig-Ungarn.** Fyret paa Riff Gabulo brænder meget upaalideligt. 44° 56' N. Br. 13° 42' Ø. Lgd.

**940. Fyr tændt. Livadhi. Seriphos. Grækenland.** Et rødt, fast Fyr er tændt ved Livadhi paa Øen Seriphos. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 5 Sm. Der ligger Skær ved Fynten Ø. for Fyret, saa man kan gaa mindst 60 m Ø. om det. 37° 08' 23" N. Br. 24° 31' 31" Ø. Lgd.

**941. Advarsel indskræmpes atter. Smyrna. Lilleasien.** Da fremmede Skibe stadig løber ud af den med Kontaktkærper spærrede Bugt ved Smyrna uden at benytte Lods, indskræpper det tyrkiske Udenrigsministerium Forskrifterne, som er givet for Besæjlingen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 68. Kjøbenhavn 1912.)

**942. Mindre Dybde. Bengazi. Afrika.** 4 Sm S. 49° V. fra Bengazi Fyr er der fundet 10 m Vand tæt ved Lodsud 17 m i det franske Kort Nr. 3602. Bengazi Fyr: 32° 07' 25" N. Br. 20° 02' 45" Ø. Lgd.

### IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

**943. Tønde forsvundet. Jidda. Røde Hav.** Den røde Spidstønde i Middle Gateway paa N.-Siden af Erg el Felahiyut er forsvundet. 21° 27' 59" N. Br. 39° 09' 19" Ø. Lgd.

**944. Fyr forandret. Balfe. Ferim. Røde Hav.** Den 15de Maj 1912 skal Balle Fyrnt hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Fyr, der viser Et-Blink hver 10 Sek. Gittertaarn. 12° 39¼' N. Br. 43° 23¼' Ø. Lgd.

**945. Forandring af Fyr og Afmærkning. Lourenço Marques Bugt. Portugisisk Ø.-Afrika.** Der er onført 2 Fyrtårne i Lourenço Marques Bugt: 1) paa Ribeiro Grund (Lock Reef) tæt ved den derværende Tønde; herfra skal vises et grønt Fyr, der foreløbigt skal vise fast Lys; 25° 54' 11" S. Br. 32° 48' 37" Ø. Lgd. 2) paa den flade Strand ved Catombe; herfra skal vises et rødt, fast Fyr, som holdt overet med Catombe nuværende Fyr leder gennem Polana Kanal. 25° 59' 26" S. Br. 32° 35' 03" Ø. Lgd.

Naar Fyrene er tændt foretages følgende Forandring i Afmærkningen: 1) Polana Kanals Lystønder, som viser rødt og grønt Lys, indtages. Den røde Tønde ved Xefina Grande ombyttes med en Lystønde, der viser grønt Lys. 3) Den sorte Tønde NV. for Serra Grund ombyttes med en Lystønde, der viser rødt Lys.

**946. Fyr tændt. East London. Kap-Kolonien.** Ved East London Havn er tændt et rødt, fast Fyr, 1. Kbl S. 78° V. fra Castle Fyr. Fyret vises fra en Flaestang med Trekant med Spidsen nedad. Holdt overet med Castle Point Fyr leder det ind i Havnen. Castle Point: 33° 1¼' S. Br. 27° 55' Ø. Lgd.

**947. Skær rapporteret. Whale Bay. Bay of Bengal.** En Dampner er med 2. m Dyb-gaende stød paa et Skær ved Ø.-Kysten af Kisseraing Island. 11° 35¼' N. Br. 98° 33' Ø. Lgd.

### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**948. Karantæne-Station oprettet. Biakang Padang.** Paa Øen Biakang Padang er oprettet en Karantæne-Station for Skibe, bestemt til Sumbø. 1° 09' N. Br. 103° 53' Ø. Lgd.

**949. Tønde udlagt. Admiraal Stellingwerf-Rif. Riouw Arkipel.** En sort Stumpstønde er udlagt ved SSV.-Kanten af Admiraal Stellingwerf-Rif, paa 0° 37' 55" N. Br. 105° 09' 00" Ø. Lgd.

linjen i Elbing Farvand, e. 270 m Ø. for Elbing Fyrbaak. Vraget er delvis over Vandet; det er paa N.-Siden afmærket med en Vragvæg og de sædvanlige Lanterner vises om Nat-ten. Elbing Fyrbaak: 54° 19' 1/2" N. Br. 19° 26' Ø. Lgd.

913. Vrag. Kieler Bugt. Mellem Schönberg Baake og Heikathe ligger Vraget af en Tjalk sunket i 6 m Vand. Tjalsvoldende ligger det uafrikt for Skibstærten. Schönberg Baake: 54° 25' 3/4" N. Br. 10° 22' 3/4" Ø. Lgd.

914. Fyrskibet »Gabelstach« midlertidig ombyttet. Kieler Bugt. »Gabelstach« Fyrskib er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve Ostsee«. Fyr og Taagesignal er uforandret. 54° 30' 48" N. Br. 10° 24' 20" Ø. Lgd. (tyske Kort).

915. Vrag. Borreshoved. Flensborg-Fjord. Gølsen »Willeholm« er sunket ud for Borreshoved i 5 m Vand. Masterte staa. Der er e. 1 1/2 m Vand over Vraget, som ikke er afmærket. 54° 50' 33" N. Br. 9° 45' 54" Ø. Lgd. (danske Kort), 54° 50' 39" N. Br. 9° 45' 54" Ø. Lgd. (tyske Kort).

## II. Kattegat og Skagerrak.

916. Fyr forandret. Svungen. Bohuskytan. Sverrig. Svungen Fyr er nu forandret. Den nye, grønne, faste Lysvinkel lyser fra N. 19° V. til N. 14° V. i øvrigt uforandret. (Kort Nr. 236.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 656. Kjøbenhavn 1912.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

917. Ombygning af Fyrskib. »Elbe I«. Elben. Tyskland. I Maj 1912 vil Fyrskibet »Bürgermeister Kirchspaner«, som ligger paa Fyrskibet »Elbe I«s Plads, blive ombygget med Fyrskibet »Bürgermeister O'Swald«, der har 2 Mastere og Fyrtårn derimellem. Det skal vise nyt Blinkfyrt, Et-Blink hver 20 Sek., Blink 8 Sek., Mørke 12 Sek. Flammens Højde: 16 m. Synsvinde: 13 Sm. Skibet fører ogsaa Ankerlamperne. Taagesignal skal gives med Strene, 2 Stod hver 90 Sek., høj Tone 9 Sek., Pause 12 Sek., dyb Tone 9 Sek., Pause 60 Sek. Naar Strenen er i Lørden, slaas 2 Grupper Fire-Slag paa Klokke hver 1 Minut. Skibet er forsynet med Radiotelegraf og Luderandsblokke, med hvilken gives Fire-Slag med 3 Sek. Mellemrum mellem Slagene, lang Pause 12 Sek. 54° 00' 3/4" N. Br. 8° 15' 3/4" Ø. Lgd.

918. Skydeøvelser. Gørhaven. Midlertidig Inddragning af Fyrskibe. Elben. Indtil 25de Juni inklusive 1912 afholdes Skydeøvelser ved Gørhaven. Skydefeltet begrænses mod N. af Linjen Tønde H.—Tønde 6., mod S. af Linjen Grodenør Baake—Tønde 16. Mod Skumplønde af Skydeøvelsene vil Feltet N.-Grænsen muliggøre et Par Dage blive flyttet til Linjen Tønde D.—Tønde 5. Skydningen finder Sted paa forskellige Tider af Dagen og ofte tilfjelle om Natten. Under Forberedelserne til Skydning og i Skydepauserne henses det interationale Flag B halvt op paa Forterne Grimmehorn og Kugelhøke; Post- og Passagerskibe kan da passere. Under Skydningen henses Flag B helt op og af Passage og da forblødt. Ved Skydningens Ophør hales Flag B halvt ned og en sort Ballon henses; Passage og da tilladt, men den maa passeres paa Skibetrosser og andre Hindringer. Først, naar disse er fjernet, nedhales Signalerne. Hvis Skydningen undlades paa en Skydedag, vises et rødt Flag fra Cuxhaven Fyrtårn. Politifartøjer med Hamburgs Tjenesteflag og rødt Flag eller rødt Lanterne paa Toppen ligger ude. Bugserdæmper er til Stede for eventuelt at hjælpe Skibe over eller ud af Skydefeltet, dog paa deres egen Risiko.

Den 1ste, 3die, 4de, 5de, 8de, 10de, 17de, 18de, 20de, 21de og 22de Juni kan Fyrskibet »Elbe IV« være bortslæbt fra sin Station under Skydningen. Paa de Dage, da Skydefeltet undlades N. eller kan Fyrskibet »Elbe III« være slæbt bort fra sin Station. »Elbe III«: 53° 58' 4" N. Br. 8° 29' 3/4" Ø. Lgd.

919. »Osteriff« Fyrskib midlertidig ombyttet. Elben. »Osteriff« I-mastede Fyrskib er midlertidig ombyttet med et 3-masted Reservefyrskib. 53° 51' 4" N. Br. 9° 00' 3/4" Ø. Lgd.

920. Afmærkning forandret. Weser. Som følge af Forandringer i Farvandet ligger følgende Tønder nu saaledes:

I Dvartsgat: Rød Lys- og Klokketønde Q i 5,5 m Vand, paa 53° 43' 39" N. Br. 9° 21' 50" Ø. Lgd.  
I Wurster Farvand: 1) Rød Lys- og Klokketønde S i 7,5 m Vand, paa 53° 42' 21" N. Br. 8° 23' 52" Ø. Lgd. 2) Rød Spidstønde T i 7,5 m Vand, paa 53° 41' 21" N. Br. 8° 24' 14" Ø. Lgd. 3) Sort Spidstønde U i 5 m Vand, paa 53° 42' 01" N. Br. 8° 24' 30" Ø. Lgd. 4) Sort Spidstønde V i 5 m Vand, paa 53° 41' 05" N. Br. 8° 24' 56" Ø. Lgd. 5) Sort Spidstønde W i 5 m Vand, paa 53° 40' 12" N. Br. 8° 25' 38" Ø. Lgd. Skibe med stort Dybgående maa holde rigeligt V. om Tønderne 17, 18 og 19.  
I nedre Fedderarder Farvand: 1) Den sort-røde Baaketønde i 6 m Vand, paa 53° 41' 23" N. Br. 8° 20' 33" Ø. Lgd. 2) Rød Skumplønde U i 9 m Vand, paa 53° 41' 00" N. Br. 8° 21' 54" Ø. Lgd.

I øvre Fedderarder Farvand: 1) Rød Skumplønde F B 1 i 5,5 m Vand, paa 53° 40' 22" N. Br. 8° 22' 02" Ø. Lgd. 2) Rød Skumplønde F C i 8,5 m Vand, paa 53° 40' 02" N. Br. 8° 22' 25" Ø. Lgd. 3) Sort Spidstønde F 1a (nyudlagt mellem F 1 og F 2) i 3,5 m Vand, paa 53° 40' 24" N. Br. 8° 22' 06" Ø. Lgd. 4) Sort Spidstønde F 2 i 3,5 m Vand, paa 53° 40' 03" N. Br. 8° 22' 30" Ø. Lgd.

921. Fyrskibene »Aussensjæde« og »Norderney« efter paa Station. Iølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibene »Aussensjæde«, 53° 51' 27" N. Br. 7° 56' 3/4" Ø. Lgd., og »Norderney«, 53° 55' 3/4" N. Br. 7° 14' Ø. Lgd., efter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 854. Kjøbenhavn 1912.)

922. Skydeøvelser. Borkum. Den 8de og 9de Maj 1912 afholdes Skydning fra Borkum ud over Farvandet mellem Tønderne O C og O J i Østerems. Skydningen begynder e. Kl. 9 Fem. Tønde O C: 53° 40' 2" N. Br. 6° 39' 3/4" Ø. Lgd.

923. Tønde udlagt og Tønde flyttet. Emsbørrupplate. Ems. Ved N.-Kanten af Emsbørrupplate er nu i 10,5 m Vand udlagt en rød Spirtonde W 0 a med Ballon, paa 53° 29' 39" N. Br. 6° 52' 48" Ø. Lgd. Den røde Spirtonde W 0 er flyttet e. 600 m V. i og ligger nu i 8,5 m Vand, paa 53° 29' 32" N. Br. 6° 51' 44" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 812. Kjøbenhavn 1912.)

924. Tønde forandret. Wester-Ems. Ems. Holland. I den nærmeste Fremtid fixeres Spejlsapparatet fra Wester-Ems Andrynstønde. 53° 38' 3/4" N. Br. 6° 23' 3/4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2824. Kjøbenhavn 1911.)

925. Lystønde efter udlagt. Westerems. Ems. Tyskland. Iølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Westerems Lystønde efter lagt paa Plads. 53° 35' 3/4" N. Br. 6° 34' 3/4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 856. Kjøbenhavn 1912.)

926. Skivpæle udsat. Neeltje Jansplaat. Zeegat van Zieriksee. Flaade udlagt. Lens. Zeegat van Goeree. Holland. Pæle til Skydeskiver er udsat paa Neeltje Jansplaat paa e. 51° 37' 4" N. Br. 3° 46' 3/4" Ø. Lgd. En Skydeflaade er forankret i Lens paa e. 51° 48' 3/4" N. Br. 4° 06' 3/4" Ø. Lgd.

927. Drivende Vraggods. Themsen. England. Ud for Themsen, paa e. 51° 26' 3/4" N. Br. 1° 27' 1/4" Ø. Lgd., er der truffet mange drivende Planker og et stort Spir.

928. Tønde flyttet. Ramsgate. Middle Fairway Tønde i Ramsgate Farvand er flyttet 1 1/2 Kbl S. Se V. i til en 3,5 m Palle ved Farvandet V.-Side. Tønden ligger i 4,5 m Vand. 14 Kbl S. 79° Ø. fra Flagstangen ved Shingle End Kystværk-Station. 51° 17' 1/4" N. Br. 1° 24' 3/4" Ø. Lgd.

929. Ledefyr forandret. Gillingham Reach. Medway. Gillingham Reach Ledefyr er forandret. Bagfyret viser rødt, fast Lys og staa r paa Elevated Water Tank, 390 m S. 86° Ø. fra dets tidligere Plads og 26 m S 29° V. fra Torpedomærkstens Ø-Hjørne. Flammens Højde: 24 m. Forfyret viser rødt Lys med To-Formærkelser hver 20 Sek. og staa paa det tidligere Forfyr's Plads. 51° 24' N. Br. 0° 33' 1/4" Ø. Lgd. Flammens Højde: 10 m. Fyrene overet i N. 83° V.—S. 83° Ø. Inder gennem Gillingham Reach.

930. Lys- og Klokketønde flyttet. Beach Ent. Harwich. Beach Ent Lys- og Klokketønde er flyttet og ligger nu 55 m N. fra Pladsen i Korlet og 780 m S. 50° V. fra Banken paa Landgangsd Point Hofde. 51° 55' 3/4" N. Br. 1° 18' 3/4" Ø. Lgd.

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

931. Radiotelegraf-Station aabnet. Duala. Kamerun. Afrika. Ved Duala er aabnet en Radiotelegraf-Station. Kallebogstaver K D U. Normalhøjdeangivende 600 m. Rekkevidde e. 1100 km. Stationen er aaben Kl. 6—12 FM. og Kl. 2—6 EM. 4° 03' N. Br. 9° 41' Ø. Lgd.

932. Tønde ombyttet med Lystønde. Baia de Ana Chaves. Tomé. Portugalsk V.-Afrika. I Stedet for Fortøjningen er der udlagt en Lystønde, der viser grønt Lys, 2 Sm N. 18° Ø. fra S. Sebastião Fyr.  
Om kort Tid skal Tønden ved Baia de Ana Chaves vise rødt Lys. S. Sebastião Fyr: 0° 20' 30" N. Br. 6° 42' 46" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 346. Kjøbenhavn 1911.)

933. Fyr slukket og Fyr tændt. Sydøst South Coast Bar. Sydøst Cape Breton Island. Sydøst South Coast Bar tidligere Fyr er slukket og i dets Sted er tændt et hvidt, fast Fyr paa South Coast Bar V.-Punt, 400 m N. 42° V. fra det tidligere Fyr. Flammens Højde: 12 m. Synsvinde: 11 Sm. Hvidt Fyrhus paa en Bro. Taagesignal gives med Klokke. Et-Slag hver 4 3/4 Sek. 46° 12' 36" N. Br. 60° 12' 59" V. Lgd.

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

934. Fyr slukket og Fyr forandret. Gozen Hole. Honduras. Niobe Point hvide, faste Fyr er slukket og Fyrtårnet ødelagt. 16° 18' N. Br. 86° 35' V. Lgd.



**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, ank. San Cervan 22./4.

**Dania.** Ely, Meinertz, pass. Portland 23./4. for Oscarshavn. — Nelly, Clausen, pass. Ouessant 24./4. for La Rochelle. — Fanny, Eriksen, ank. Antwerpen 18./4. — Lilly, Dulm, ank. Saffi 3./4. — Alexy, Sorensen, pass. Penischo 22./4. for Algier. — Dagny, Bang, afg. Belfast 20./4. til Island. — Mary, Clausen, pass. Brunsbüttel 23./4. til Honfleur.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 24./4. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Antwerpen 20./4. — Svend, Schmidt, ank. Grimsby 21./4. — Urania, Clausen, ank. Kiel 24./4.

**Nordsøen.** Nordland, Larsen, ank. Rotterdam 24./4. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Methil 24./4. — Holland, Poulsen, afg. Glasgow 20./4.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Rotterdam 20./4. — Europa, Hansen, afg. Newport 23./4. til Brugge. — Frankrig, Friis, afg. Rotterdam 24./4.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Aarhus 23./4. — Alf, Clausen, ank. Helsingør 24./4.

**Frem.** Austa, Bager, ank. Rotterdam 17./4. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 24./4. — Vera, Thing, ank. Burntisland 20./4.

**Vesterhavet.** Olga, Christensen, afg. Gibraltar 23./4. til London. — Gerda, Iversen, afg. Gibraltar 23./4. til Bristol. — Cito, Jepsen, afg. Helsingør 23./4. til Stugsund. — Rigmor, Uldall, afg. London 23./4. til South Shields. — Nexos, Basse, pass. Dungeness 23./4. for Brake. — Inger, Schiff, afg. Hook of Holland 22./4. til Sevilla. — Bodil, Jensen, afg. Rotterdam 22./4. til South Shields. — Polly, Mathiasen, ank. Brake 23./4. — Johanne, Thøgersen, ank. Valencia 22./4. — Ulla, Hansen afg. Casablanca 20./4. til Saffi. — Nora, Lauritsen, ank. Malaga 22./4. — Nema, Madsen, ank. Mariager 21./4.

**Æra.** Enigheden, Jensen, ank. Rotterdam 22./4.

**Sejlskibe.**

**Rønne.** John Hintze, Knudsen, ank. Aarhus 18./4. — Magnus, Hansen, ank. Ronneby 18./4. — Amalie ank. Kjøge

18./4. — Freja ank. Allinge 18./4. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Odense 18./4. — Proven, Olsen, ank. Aarhus 18./4.

**Svendborg.** Meta, Møller, ank. Fowey 16./4. — Cimbria, Larsen, ank. Drobak 16./4. — Anna, Fisker, ank. Fowey 17./4. — Kamm a, Fisker, ank. Halmstad 17./4. — Peter, Hansen, ank. Libau 16./4. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Ekernund 18./4. — Lyø, Jensen, ank. Kings Lynn 17./4. — Konkordia, Henriksen, ank. Aalborg 18./4. — Marie, Andersen, ank. Grenaa 18./4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Landskrona 17./4. — Galathea, Jensen, ank. Langesund 19./4. — Immanuel, Jensen, ank. Ronne 19./4. — Britta, Jensen, ank. Hasle 19./4. — Magnet, Nielsen, ank. Höganäs 20./4. — Pampa, Jensen, ank. Ronne 20./4. — Maagen, Jensen, ank. Runcorn 20./4. — Dagny, Rasmussen, ank. Wemyss 21./4. — Roma, Jensen, ank. Poole 21./4. — Niels Juul, Olsen, ank. Digerhamn 22./4. — Kruse, Petersen, ank. Newcastle 23./4. — Ludvig, Norregaard, ank. Porsgrund 23./4. — Valdemar, Andresen, ank. Aalborg 20./4. — Ludvig, Jørgensen, ank. London 22./4. — Minerva, Fuglsang, ank. Fowey 23./4.

**Æra.** Diane, Hansen, ank. Ramsgate 20./4. — Detvendo Brodre, Boye, ank. Skien 20./4. — Valborg, Olsen, ank. Skagen 21./4. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 21./4. — M. Hay, Petersen, ank. Kristiansand 21./4. — Industri, Raahauge, ank. Eshjerg 19./4. — Amor, Hansen, ank. Tonsberg 18./4. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Poole 18./4. til Stockholm. — Marstal, Hansen, ank. Ystad 22./4. — Mariane, Petersen, ank. Kappeln 22./4. — Vera, Thjellesen, ank. Holmestrand 19./4. — Albertine, Madsen, ank. Wismar 22./4. — Abba, Petersen, ank. Grangemouth 23./4. — Venus, Weber, ank. Libau 22./4. — Venus, Jensen, ank. Liverpool 23./4. — Marthing, Friis, ank. Leith 22./4.

**INDHOLD:**

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 26. April 1912. — St. Thomas' Havn. — Hjælpebidder til Udsætning af Skibsbaade. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 25. April 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab ....	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107
Danmark .....	102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103
Norden .....	105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>4</sub> -105	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
København .....	—	—	—
Carl .....	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105
Dannebrog .....	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>1</sup> / <sub>4</sub> - <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	28
Union .....	—	—	—
Dampsk. af 1896 .....	—	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Højmdal .....	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	133 - <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	133	133 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....	—	—	—
Nordsøen .....	14	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	15
Gorm .....	—	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm .....	109	108	109
Inga .....	—	—	—
Cimbria .....	97	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Vesterhavet .....	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .	—	13	17
Forenede Bugser-Selskab .....	43	42	49
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> -59	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88 .....	—	—	—
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk.-Selsk. ....	—	—	—
4% Østasiask Komp. ....	—	—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....	—	—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats. ....	—	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	—	85	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....	—	90	92
4% — — 2. Serie. .	—	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — 1. — ..	—	95	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..	—	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — 7. — ..	—	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..	—	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% Østift. Kreditf. 9. — ..	—	94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank .....	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	150 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	150 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....	—	—	108 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....	—	—	140	140 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....	—	—	139	139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundtejerbank .....	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	- <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	- <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnak .....	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
Sukkerfabr. ....	299 - 298 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	299	299 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	193 - <sup>1</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	193 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	193 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 24. April 1912**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg .....	89.00	88.80
London .....	18.23	18.19
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	151.00	—
Wien .....	75.55	—

**Notering paa Berlins Børs d. 24. April 1912.**

Russiske Noter .....	216.05
4% Russiske Consols .....	92.30
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit .....	87.90
5% Mexikanske 1899 .....	98.80
5% Rumænske Stats .....	101.30
4% — — 1890 .....	94.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. 228,000, „Danmark“ 104,000, „Norden“ 132,000, „Carl“ 86,000, „Dannebrog“ 114,000, „Skjold“ 138,000, „Urania“ 30,000, „Dampskib. af 1896“ 66,000, „Heimdal“ 16,000, „Gorm“ 56,000, „Neptun“ 86,000, „Dansk-russisk“ 1,110,000, „Østasiatisk“ 140,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

**A. WILSON, Kobbersmedie**

**Alt Skibsarbejde udføres.**

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**THE ANTWERP  
ENGINEERING CO. LTD.**

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS  
DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - **Rue des Indes ANTWERP.**

Telegraphic Address: **„ENGINEERING, ANTWERP“.**

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

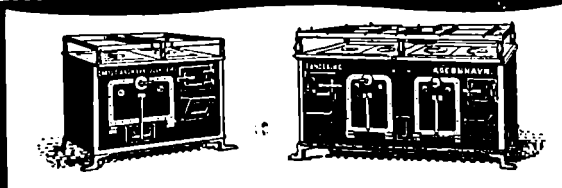
1ste Klassees Skræderi og Herreæklipning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

**NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.**

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE  
AL SLAGS STØBEGODS**

**SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG.**



**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.**

**Skibshypothekbanken**

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

**HÄNSCHELL & Co.  
BARBADOS W. I.**

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remiase fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens  
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6431. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2383.

**Skibshypotheklaan** mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN.**

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 30. April 1912.

19. Aarg.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruceaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Køb og Salg af Sell- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst  
Telegramadr.: „Severin“ (H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Fås i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blanketstellers Eftf.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekapl.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juølgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr. Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enesforhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
befalinger besørges.

## Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Maud rensr bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## A/S Randers Rebslaaeri

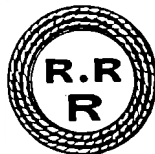
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

**Jærn- og Staalouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.



**Vilhelm A. Bang**

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

**Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**

tillbyder

**Prioritetslaan i Skibe**  
paa favorable Vilkaar

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede  
**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine  
skriver, adderer og subtraherer  
L. Kristensen, 27, Vestergade.



## WYANDOTTE.

Verdens bedste Rense- og Rengørings-  
middel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda  
overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør an-  
vendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i  
Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



## Berg & Larsen

forhen Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamplogværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## S. Sørensen & Søn

Skibs- og Bådebyggeri  
Aalborg  
anbefaler sig med all til Faget behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
**HAMBURG, Georgspl. 10.**

**Bjørch-Jensen & Co.**  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hortig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.  
Telefon 7262.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

## Dr. med. Goldschmidt, Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafik Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

## Iver C. Weilbaech & C.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amallegade 30. Øbro 125 u.

### Kompasser

eller  
Lord Kelvins System  
egget Fabrikat.

Spritkompasser  
E. S. Ritchie & Sons  
originale  
samt af eget Fabrikat

Baadkompasser  
(Sprit og tørre)  
Kasse eller Hus med  
Lampe.

### Azimuthinstrumenter

Pejlatetter

Kikkertør  
dobbelte og længe

Sextanter og Octanter  
med og uden  
Kew Certifikat

Reparationer  
udføres.



### Walkers

originale  
Lodde- og  
Loggeapparater  
Fuldfarts  
Loddemaskiner  
Loddespil

Loddewire  
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre  
Hydrometre  
Clinometre  
Megaphoner  
Parallellinealer  
Passere

Forsterrelsesglas  
Lanterner  
med og uden Certifikat  
Morses Signallanterner  
m. m.

Reparationer  
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens  
Kontor.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn :  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:  
„Danskloyd“.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.  
samt

### Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet  
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,  
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet  
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,  
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede  
Synsmænd af 28. Februar 1910,  
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd  
og Stedfortrædere,  
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 21. Marts 1875  
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-  
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,  
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte  
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)  
samt Svarporto vedlægges.

## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsat.)

Ministeriet har anmodet om Repræsentationens Udtalelser om, hvorvidt den, hvis Overenskomst med den engelske Regering om gensidig Anerkendelse af de i England og Danmark gældende Bestemmelser om Lastelinie kun kan opnaas paa det Vilkaar, at man foruden at opgive den særlige Reduktion for den forøgede Finhedskoefficient tillige opgiver enten Kravet om Korrektion for Spring eller Kravet om Korrektion for «rise of floor» for Træsejlskibe, vilde tilraade at vælge det ene eller det andet af disse Alternativer.

Repræsentationen har i denne Anledning indhentet en Erklæring fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvori udtales:

«Hvorvel man er klar over, at danske Skibe ikke vil kunne opnaa saavel Reduktion for «rise of floor» som for ubegrænset Spring, ser man ikke, om det staar den danske Regering frit for at vælge imellem disse to Reduktioner. Forsaavidt dette maatte være Tilfældet, maa Dansk Sejlskibsrederi-Forening anbefale, at man vælger at bibeholde Reduktionen for ubegrænset Spring, idet man nemlig maa holde for, at denne Reduktion i de allerfleste Tilfælde vil give de største Fordele.

Skal der imidlertid til Bibeholdelse af en saadan Reduktion knyttes den Betingelse, at Reduktionen kun vil være anvendelig paa danske Skibe i indskrænket Fart eller i hvert Fald paa danske Skibe, som ikke anløber britisk Havn, vil Fordelene ved at vælge denne Reduktion og samtidig opgive Reduktionen for «rise of floor» betydelig formindskes.

Man vil i saa Fald anse det for holdigst, om man bibeholdt Korrektionen for «rise of floor», idet man jo maa fornene, at det udelukkende maatte ligge i det danske Ministeriums Haand, om det vilde tilstaa yderligere Korrektioner for Skibe, naar disse ikke anløber britisk Havn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening maa formode, at man i Frankrig — hvis Regler for Udregning af Frihødet ikke indeholder Begrænsninger i Reduktionerne for ubegrænset Spring — ikke vilde gøre nogen Indvending imod, at de danske Regler fulgte det samme Princip, og man skal derfor henstille, at Ministeriet opfordres til at tage under Overvejelse, hvorvidt der — saafremt altsaa England under alle Forhold fastholder Kravet om, at der ikke gives Reduktion for ubegrænset Spring for Skibe, der anløber britisk Havn — kan anbringes et særligt Mærke for Anløb af britisk Havn og et særligt Mærke for Anløb af andre Havne.

Sejlskibsrederi-Foreningen skal yderligere tillade sig at forespørge, om der ikke vil være en Mulighed for at bibeholde Reduktionen for «rise of floor» og samtidig erholde en Reduktion for Forøgelse i Springet, naar denne ikke bliver ubegrænset, saaledes som oprindeligt foreslaaet, men Grænserne dog blev en Del udvidet udover dem, der nu er fastsat i de engelske Regler.

Man skal tillade sig principielt at foreslaa, at man bibeholder Reduktionen for «rise of floor», og at man i Stedet for Begrænsningen af Reduktionen, der efter de engelske Regler nu sættes til  $\frac{1}{4}$  af det Halve af Normalspringet, fastsættes Grænsen for Reduktionen til  $\frac{1}{4}$  af 75 % af Normalspringet for Skibe paa 36 m Længde og derunder. Man vilde i saa Fald undgaa de abnorme Forhold, som man fra engelsk Side har paapeget vil kunne finde Sted paa Grund af overdreven stort Spring, og man vilde samtidig have taget Hensyn til de ganske særlige Former, som igennem lange Tider med godt Resultat er givet en Mængde dansk-byggede Skibe.

Subsidiært foreslaas, at Reduktionen for Spring fastsættes til  $\frac{1}{4}$  af hele Normalspringet, og at Begunstigelser for «rise of floor» bortfalder for Træskibe.

Repræsentationen har tilstillet Ministeriet denne Udtalelse med sin Tilslutning og Bemærkning, at man er enig om at opgive den særlige Reduktion for den forøgede Finhedskoefficient.

Tilsynet med Damp- og Sejlfartøjer. Ministeriet har anmodet om Repræsentationens Udtalelser om et forløbigt Udkast til Forslag til Lov om Ændring til Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. Repræsentationen har gjort dette Udkast til Genstand for en indgaaende Undersøgelse og har foreslaaet en Del Ændringer i det. Disse vedrører navnlig Udkastets Bestemmelser om Fartøjer, der til Fremdrivning ikke benytter Sejlkraft (Lægtre). Repræsentationen har udtalt sig imod en Bestemmelse om, at aabne Fartøjer over 3 Tons skal underkastes Tilsyn, idet den har gjort

gældende, at alle aabne Fartøjer og Dæksfartøjer under 3 Tons bør være undtaget fra Syn. Med Hensyn til de Fordringer, der bør stilles til Besætningen paa Lægtre og til Hjælpemidlerne om Bord i disse, har Meningerne indenfor Repræsentationen været dell. Medens man paa den ene Side bør være varsom med at stille større Fordringer end højst nødvendigt til Personel og Materiel i disse Fartøjer, som ikke kan navigeres selvstændigt, og for hvilke en navigationskyndig Fører kun i meget ringe Grad betyder forøget Sikkerhed, kan man paa den anden Side ikke se bort fra de Vanskeligheder, der kan opstaa i Tilfælde, i hvilke Forbindelsen mellem Bugserbaaden og Lægtren afbrydes uden straks at kunne genoprettes, og Lægtren derfor i kortere eller længere Tid maa klare sig ved egen Hjælp. Repræsentationen har henstillet, at det i selve Loven fastsættes, hvilke Hjælpemidler der bør kræves, og at man i hvert Tilfælde ikke gaar videre end at fordrer, at der om Bord i Lægtren skal være et Kompas, et Oversejlskort, et Lod med Line, en Lineal og mulig et Hjælpesejl, om hvilket sidste Punkt Meningerne indenfor Repræsentationen dog i særlig Grad har været dell. Disse Krav vil ikke nødvendiggøre nogen Fordring om en navigationskyndig Fører om Bord. Om Spørgsmaalet: navigationskyndig Fører har Meningerne indenfor Repræsentationen ogsaa været dell. — Repræsentationen har fremdeles henledt Ministeriets Opmærksomhed paa det af Dansk Sejlskibsrederi-Forening tidligere fremsatte, af Repræsentationen Ministeriet foreslaaede Ønske om, at Grænserne for Minimumsbetalingen for Synet rykkes op fra 80 Tons til 100 Tons, og har iøvrigt udtalt sig for, at Loven fritager mindre Fartøjer (under en nærmere bestemt Størrelse) for Omkostningerne ved Synet, der saaledes maatte bæres af Statskassen. Endvidere har Repræsentationen henstillet, at der ikke forlanges Syn for Skibe, der hjemkommer, efter at Synsfristen er udløbet, for midlertidig at oplægges eller lignende, imod at der for saadanne Tilfælde indføres en Bestemmelse om, at Skibet efter Synsfristens Udløb ikke maa forlade dansk Havn, forinden Syn har fundet Sted. Endelig har Repræsentationen, i Overensstemmelse med tidligere Udtalelser, foreslaaet, at der i Lov om Tilsyn med Sejlskibe gives en anden Definition af «Kystfart» end den i Lovens § 30 fastslaaede.

Repræsentationen har tiltraadt, at de i Skibe i Fart udenfor Skagen hidtil anvendte Zinktavler med Anvisning til Skibbrudnes Redning afløses af lakerede Paptavler af en vis Størrelse, og at der til Anvendelse i Passagerskibe fremstilles emailerede Metallavler med paabrændt Skrift.

Repræsentationen har indstillet til Ministeriet, at Kaptajn C. Minor Rasmussen af Svendborg tilkaldes som Repræsentant for Sejlskibsrederne til saadanne Møder i Udvalget til Behandling af Ændringer i Dampskibstilsynsloven m. m., i hvilke Spørgsmaal af Betydning for de under Loven henhørende sejlørende Fartøjer foreligger til Behandling, hvilken Indstilling Ministeriet har taget til Følge.

Til Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen afgivet Erklæring over et Udkast til Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Bygning og Udstyr m. m. af samt det offentlige Tilsyn med Skibe og Fartøjer hørende under Dampskibs-Tilsynsloven. Repræsentationen har foreslaaet enkelte Ændringer i Udkastet og har iøvrigt udtalt, at det vilde være ønskeligt,

om Tilsynet med Udvandrerkiibe henlægges fra Justitsministeriet til Ministeriet for Handel og Søfart. Repræsentationen har samtidig udtalt sin Anerkendelse af den Samling af Bestemmelser angaaende Tilsynet med de omhandlede Fartøjer, der er foretaget i Udkastet.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 30. April 1912.

Fra Hr. Skibsreder A. N. Petersen har vi modtaget følgende:

Engelsk Soretsdom. Under denne Overskrift findes i *Dansk Søfartstidende* Nr. 27 for 11te April d. A. Referat af en Soretsdom for Admiralitetsretten i London, mellem Barken »West Lothian» og Damper »Normandiet«, taget efter »Shipp. Gaz.«.

Da denne Fremstilling let kunde bibringe Læserne her hjemme den Forestilling, at der var foretaget noget utilladeligt af »Normandiet«s Fører og Styrmand, vilde jeg gerne som Damperens korresponderende Reder tillade mig nogle korrigerende Bemærkninger:

Der var ikke foretaget nogen Rettelse i Skibsdagbogen, men der var sket en Fejlskrift i den udløbne Distance paa den Vagt, hvor Kollisionen foregik. Fejlskriften var i »Normandiet«s Disfavor, idet den angav den udløbne Distance til 26 Kml., hvor den kun havde været 16 Kml., og skønt det tydeligt nok fremgik af Logvisningerne før og efter Kollisionen, at Distancen kun var 16, var det dog at forudse, at Modparten vilde kaste sig over de 26 og deraf føre Bevis for, at »Normandiet« havde gjort større Fart, end dens Vidner opgav, og for nu yderligere at føre Bevis for Fejlskriften medbragtes Kladdejournalen i Retten. Dette havde imidlertid den modsatte Virkning af den forventede, thi den engelske Dommer kastede sig nu med en Skarpsindighed, som var en bedre Sag værdig, over denne uvæsentlige Fejlskrift og kørte i timelange Forhør »Normandiet«s Besætning rundt derpaa, og er altsaa tilsidst naaet nær til den Antagelse, at det var falsk Journalføring.

Overfor Modparten var Dommerens Holdning en ganske anden, og selv om Barkens Logvisninger tydeligt angav en Fart af 7 Knob, mente Dommeren dog, at denne med alle Forhold i Betragtning maatte forudsættes at have været betydelig mindre, og var i det hele taget uimodlagelig for Forestillinger om, at der kunde være Fejl paa dens Side.

Dommen gik følgelig »Normandiet« imod, men det mærkeligste var dog maaske Præmisserne, der lød saaledes:

»No neglect from either ship but steamer alone to blame because she did not avoid sailer«.

Det er vanskeligt at bringe denne Følgeslutning i Overensstemmelse med »Common sense«.

A. N. Petersen.

Skoleskibet »Viking« forventes at afsejle fra Cardiff til Vestkysten af Sydamerika i Løbet af c. 14 Dage. Eleverne afrejser fra Kjøbenhavn den 29. April via Esbjerg med Afgang pr. Damper fra Esbjerg til Harwich. Breve samt Julepakker kan adresseres til Messrs. Watts, Watts & Co., Cardiff.

Uddrag af Lloyd's Registers Skibsbygnings-Statistik for Aaret 1912's 1ste Kvar-tal. Det fremgaar af Lloyd's Registers udsendte Spørgeskemaer, at der den 31. Marts dette Aar var 545 Skibe med en samlet Tonnage af 1.686,898 Tons under Bygning i England (Storbritannien og Irland), medens der i December 1911 kun var 1,519,052 Tons og i Marts 1911 var 1,374,964 Tons under Bygning. Tallet i dette Kvar-tal er det højeste hidtil naaet i Følge Registrets Statistik.

388 Skibe med en samlet Tonnage af 1,123,338 Tons bygges i England under Lloyd's Registers Tilsyn, medens

80 Skibe, tilsammen 285,486 Tons bygges i Udlandet, ligeledes under Registrets Tilsyn.

Under Bygning i de forskellige Lande er:

I England	545 Skibe	1.686,898 Tons	Brutto
Tyskland	111 »	346,066 »	»
U. S. A. Ved Kysten	68 »	111,694 »	»
» Ved Søerne	12 »	41,400 »	»
Frankrig	23 »	104,186 »	»
Holland	53 »	68,347 »	»
etc.			
Norge	47 »	25,539 »	»
Danmark	10 »	14,903 »	»
Sverig	8 »	7,821 »	»
etc.			

Ialt .... 973 Skibe 2.565,256 Tons.

»Titanic«s Undergang. En Matros fra »Titanic« har overfor Undersøgelingskommissionen erklæret, at da »Titanic« sank, var der en Damper synlig, som forte to Lys paa Masten. »Dette Skib sejlede tæt forbi os«, udtalte Matrosen, »og vi mente, at det vilde komme os til Hjælp. I tre Timer var Damperen synlig, men den gav intet Signal.«

Sejladsen paa Kronstadt. Firmaerne Hans Smith og Radau telegraferer den 27. ds. til os fra Kronstadt: Navigationen aabnet.

Sejladsen paa Kotka. Firmaet Cadenius & Grahni i Kotka, skriver den 25. ds. til os: Navigationen herpaa blev aabnet i Dag af en Bjergningsdamper, som ankom hertil fra Helsingfors. Kaptajnen meddeler, at den finske Kyst er fri for Is til Kotkas Indsejling, medens en Isbarre maatte brydes ved Hangö. Kotkas Havn er praktisk talt fri for Is. Den første Damper bliver ventet hertil den 26.

Skibsfarten paa Hungerburg. Det nordiske Dampskibsselskab i Hungerburg telegraferer den 26. ds., Middag: Navigationen er genaabnet.

Paa Grund af Store Bededag udkommer næste Nummer af *Dansk Søfartstidende* Lørdag den 4. Maj.

## Nyt Lovforslag.

Ministeren for Handel og Søfart har den 23. April i Landstinget fremsat det i vort forrige Nummer omtalte

### Forslag til Lov

om  
Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjergning i Sølov af 1. April 1882.

#### § 1.

§ 220 i Sølov af 1. April 1892 affattes saaledes:  
»Naar Skade paa Skib, Gods eller Person foraarsages ved Sammenstød mellem Skibe, og Skylden ligger paa den ene Side alene, da skal den skyldige erstatte al derved foranlediget Skade. Er nogens Dod forvoldt ved Sammenstødet, vil den skyldige, selv om hans Forhold ikke skønnes at være strafbart, kunne tilpligtes paa derom skøet Begæring at give den afdodes Ægtefælle eller Born Erstatning for Tabet af deres Forsorger, fastsat enten til en bestemt Sum en Gang for alle eller til fortløbende Underholdsbidrag for et vist Tidsrum.

Er der Skyld paa begge Sider, skal enhver af de skyldige erstatte Skaden efter Forholdet mellem de paa hver Side begaaede Fejls Bøskaffenhed. Give Omstændighederne ikke Støtte for en Fordeling i et bestemt Forhold, deles Skaden lige.

Hver enkelt af de skyldige er alene ansvarlig for den paa ham faldende Del af Erstatningen, undtagen naar Dod eller Skade paa Legeme eller Helbred er foraarsaget, i hvilket Tilfælde den til Erstatning berettigede kan indtale den hele Erstatning hos hver af de skyldige. Har en af de skyldige herefter maattet udrede mere, end der forholdsvis falder paa ham, kan han holde sig til den anden for saa stort et Beløb, som han har maattet udrede for meget.

Ved Bedømmelsen af Spørgsmaalet om Skyld skal Retten tage i særlig Betragtning, hvorvidt der var Tid til Overlæg eller ikke.«

## § 2.

§ 222 i samme Lov affattes saaledes:

»For den Erstatning, som skal tilsvares i Henhold til § 220, hæfter Rederen med Skib og Fragt, for saa vidt Sammenstødet er forårsaget af nogen, for hvem han i Medfør af § 8 bærer Ansvar. Overenskomst om Fritagelse for Ansvar for Skade paa Person som Følge af Sammenstød er ugyldig.«

## § 3.

§ 223 i samme Lov affattes saaledes:

»Naar Skibe stode sammen, paahviler det enhver af Skipperne, saa vidt det kan ske uden særlig Fare for eget Skib, dets Besætning og Passagerer, at yde det andet Skib og dets Besætning og Passagerer al Hjælp, som er mulig og fornøden til Frøelse fra den ved Sammenstødet opstaaede Fare, saa og for sammes Skipper at opgive sit eget Skibs Navn og Hjemsted navnlig som Sted eller Havn, hvorfra det kommer, og hvortil det er bestemt.«

## § 4.

I 8de Kapitel i samme Lov indsættes som § 223 a. efter Lovens § 223 en saalydende Paragraf:

»Hvad der i dette Kapitel er bestemt om Sammenstød mellem Skibe, finder ogsaa Anvendelse i Tilfælde, i hvilke et Skib ved sin Sejlads eller paa anden Maade forårsager Skade paa et andet Skib eller om Bord værende Personer eller Gods, uden at der har fundet Sammenstød mellem Skibene Sted.«

## § 5.

9de Kapitel i samme Lov overskrives »Om Bjergning«.

## § 6.

§ 224 i samme Lov affattes saaledes:

»Enhver, som hjerger Skib, der er forulykket eller stedt i Nød, eller om Bord værende Gods eller noget, som har hørt til saadant Skib eller Gods, saa og enhver, som medvirker ved Bjergningen, har Ret til at faa Bjergeløn af, hvad der bjerges. Den, der har reddet Menneskeliv fra Skibet under den Nød, der har givet Anledning til Bjergningen, eller har medvirket dertil, har Krav paa Andel i Bjergelønnen.

Deltager nogen i Bjergningen mod et udtrykkeligt og begrundet Forbud af den, der har Befalingen om Bord, har han intet Krav paa Bjergeløn.

Bjergeløn kan kræves ogsaa i Tilfælde, i hvilke et Skib har hjerget et andet, der tilhører samme Ejer som det bjergende Skib.

Har nogen paataget sig ved Lodsning eller Bugsering eller paa lignende Maade at yde et Skib Tjeneste, og Skibet derefter kommer i Nød, har han kun Krav paa Bjergeløn, for saa vidt den af ham ydede Hjælp maa anses at ligge udenfor, hvad han ifølge Overenskomsten har været forpligtet til.

Kunne Parterne ikke enes om Bjergelønnens Størrelse, bliver denne at bestemme af Retten.

Hvad Bjergere i øvrigt have at inngtage, navnlig naar Ejer eller Faldmægtig for ham ikke er til Stede, bestemmes i særlig Strandingslov.«

## § 7.

§ 225 i samme Lov affattes saaledes:

»Ved Bestemmelse af Bjergeløn skal tages i Betragtning:

1<sup>o</sup> i første Række:

- Den Omstændighed, i hvor høj Grad Bjergningen er lykkedes;
- den Kyndighed og Dygtighed, hvormed Bjergernes Arbejde har været udført, og den Tid og Anstrængelse, det har kostet;
- den Fare, hvorfor det hjerjede Skib, dets Besætning, Passagerer eller Gods har været udsat;
- den Fare, hvorfor Bjergerne eller deres Ejendele have været udsatte;
- den Fare for at komme til at paadrage sig Erstatningsansvar overfor Trediemand eller paa anden Maade at lide Tab, som Bjergerne have været udsatte for;
- den Skade paa Liv, Helbred eller Gods, som Bjergerne have lidt, det Tab og de Udgifter, de have haft, samt Værdien af de anvendte Redskaber;
- den Omstændighed, at det bjergende Skib har været særligt udrustet for Bjergning.

2<sup>o</sup> i anden Række:

Det bjergedes Værdi.

Retten kan nedsætte eller ophæve Kravet paa Bjergeløn, naar det oplyses, at den bjergende selv er Skyld i den Nødstilstand, der har givet Anledning til Bjergningen, eller at han har gjort sig skyldig i Tyveri, Hæleri eller anden uredelig Omgang med Godset.«

## § 8.

§ 226 i samme Lov affattes saaledes:

»Bjergeløn maa ikke sættes højere end Værdien af det hjerjede, deri indbefattet Fragt for Gods og Passagerer efter Fradrag af Told og andre offentlige Afgifter samt Omkostninger ved dets Bevaring, Vurdering og Salg.

Bjergelønnen indbefatter tillige Godtgørelse for at bringe det hjerjede i Sikkerhed og for den dertil gjorte Brug af Fartøjer eller andre Redskaber.«

## § 9.

§ 227 i samme Lov affattes saaledes:

»Overenskomst om Bjergning, der er truffet, medens Nød stod paa og under Indflydelse heraf, kan enhver af Parterne forlange tilsidesat eller ændret af Retten, for saa vidt det skønnes, at de aftalte Vilkaar ikke stemme med Billighed.

Retten kan derhos i alle Tilfælde, i hvilke den skønner, at den aftalte Bjergeløn staar i åbenbar Misforhold til den ydede Hjælp, tilsidesætte eller ændre Overenskomsten, naar Paastand derom fremsættes af den forurettede Part.

Bestemmelsen i § 225, sidste Stykke, kommer ogsaa til Anvendelse i Tilfælde, i hvilke der er truffet Overenskomst om Bjergning. Spørgsmaal om Overenskomstens Omstødelse eller Ændring i Henhold til nærværende Paragraf maa være indbragt for Retten inden to Maaneder efter Overenskomstens Afslutning.«

## § 10.

Iste Stykke af § 228 i samme Lov affattes saaledes:

»Fviste Bjergere indhrydes om Bjergelønnens Fordeling, bestemmes denne af Retten under Hensyn til de i § 225 angivne Omstændigheder.«

## § 11.

I § 268 Nr. 4 i samme Lov ændres Punktum efter Ordet »Skibet« til Semikolon og derefter tilføjes: »den i § 220, 3die Stykke, omhandlede Regresfordring.«

## § 12.

§ 283 i samme Lov affattes saaledes:

»Fordringer, for hvilke Kreditor efter denne Lov alene kan holde sig til de Genstande, hvori han har Sopanteret, fortabes, naar de ikke gøres gældende ved Søgemaal inden de efternævnte Tidsfrister:

- For Bidrag til almindeligt Havari og til Omkostninger, der skulde fordeles efter lignende Regler (jfr. §§ 161, 2det Stykke, og 218, 2det Stykke), inden et Aar fra Dispaehens Datum;
- for Erstatningskrav for bortkommen eller beskadiget Ladning inden et Aar fra Godsets Løsning;
- for alt andet Erstatningskrav inden 2 Aar efter, at Skaden fandt Sted;
- for Krav paa Bjergeløn inden 2 Aar efter, at Bjergningsforetagendet er afsluttet;
- for det i § 220, 3die Stykke, omhandlede Regreskrav inden et Aar efter, at Betalingen til den skadelidte har fundet Sted;
- for alle andre Søfordringer inden et Aar fra deres Forfaldsdag.

Har Kreditor for sit Krav paa Erstatning for Skade ved Sammenstød eller for noget af de ovenfor under Nr. 4 eller 5 nævnte Krav tillige Ret til at holde sig til Reder, Ladningsejer eller andre personlig, kommer ligeledes paa denne hans Ret den for hvert af Tilfældene ovenfor fastsatte Forældelsesfrist til Anvendelse. Med Hensyn til de andre ovenfor nævnte Krav, for hvilke Kreditor tillige har Ret til at holde sig til nogen personlig, komme Lovgivningens almindelige Præskriptionsregler til Anvendelse.

Spørgsmaalet om, hvilke Handlinger der afbryde Forældelsen, bliver at bedømme efter de her i Landet gældende Love om Forældelse i alle Tilfælde, i hvilke Søgemaal til Fordringens Indkrævning er anlagt ved en dansk Domstol.«

## § 13.

Denne Lov træder i Kraft til det Tidspunkt, som fastsættes ved kongelig Anordning.

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Paa den 3die internationale Sørets-konference i Brüssel i 1910 vedtoges de som Bilag A. og B. optrykte Konventioner angaaende henholdsvis »Skibes Sammenstød« og »Hjælp og Bjergning til Sø« af delegerede fra 24 paa Konferencen repræsenterede Stater, deriblandt Danmark.

Under Forudsætning af, at Konventionerne ratificeres af et større Antal af de paagældende Stater, maa Ratifikation fra den danske Regerings Side anses ønskelig, men en saadan Ratifikation vil forudsætte forskellige Ændringer i den nu gældende Lov af 1. April 1892 og herpaa tager det foreliggende Lovforslag Sigte.

Lovforslaget er i øvrigt fremgaaet paa Grundlag af et Samarbejde mellem delegerede fra Regeringerne i Danmark, Norge og Sverig.

## Vejoversigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned.

Uddrag af »Dentsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket over den nordligste Del af Havel fra Lapland til Labrador er højt i Maj. Det høje Tryk over Hestebredderne er derimod næsten ligesaa svagt udviklet som i April. Paa de store Damperruter mellem Kanalen og New York er vestlige Vinde sjældnere og svagere, men østlige Vinde hyppigere end ellers. Overfor det høje Tryk ved Nordgrænsen af Passaten ligger nu hyppigt et andet over Grønland, med hvilket det ikke sjældent er forbundet eller endog sammensmeltet, og som Følge deraf udmærker Maj sig genneangaende ved overvejende rolig Vejr og ved hyppig Taage over de Dele af Havel, hvor Vandet er koldt (New Foundlands Bankerne og Marokkos Kyst).

Fra April adskiller Maj sig ved færre Storme og mindre Nedbør og fra Juni ved flere nordlige Vinde (NØ.—NV.) og lavere Lufttemperatur.

Den nordlige Grænse for NØ. Passaten ligger kun i den vestlige Del noget nordligere end i April; den sydlige Grænse er derimod meget rigelig to Breddegrader Nord paa, medens SØ. Passaten samtidig er rykket ligesaa meget over Ækvator imod Nord. Mellem 30"—20" V. Lgd. finder man derfor hyppigst Vindstille mellem 6"—3" N. Brd.

Stormhyppigheden er taget betydeligt af. Paa Midten af Oceanet mellem 30"—45" V. Lgd. har i Maj endnu kun omtrent 10 pCt. af Vindene en Styrke af 8 eller derover. Syd for 45° N. Brd. er det stormende Vejr taget stærkest af, og kun paa enkelte Steder væsentlig i den vestlige Del har man en Stormhyppighed af over 5 pCt. Syd for 40° N. Brd. er Vejrliget næsten fri for Storme.

Taaagen er taget betydelig til fra New Foundland og omtrent til Højden af New York paa Grund af de fremherskende varme, sydlige Vinde over det kolde Vand. Ved Østranden af Bankerne kan man regne med indtil 250 Taagelimer om Maaneden, d. v. s. indtil over 30 pCt. Vest for 40° V. Lgd. og Nord for 40° N. Brd. svinger Antallet mellem 70 og 150 Timer. Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden tiltaget, men naar dog mellem 50"—40" N. Brd. gennemsnitlig kun hist og her c. 10 pCt. om Maaneden. Syd for 35° N. Brd. og i det væsentlige mellem 35"—40" N. Brd. forekommer Taage næsten ikke.

Is. Den gennemsnitlige Grænse for Drivisen og Isbjergene rykker endnu frem mod Øst og Syd og forløber i en Bue fra 46° N. Brd., 44° V. Lgd. indtil 41½° N. Brd., 52° V. Lgd. Is kan ventes paa Ruten saavel for udgaende som for hjemgaende Skibe.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil den 19. April indløbne Ismeldinger, at der efter det sidste Maanedskorts Fremkomst i Maris Maaned paa New Foundlandsbankerne er truffet store Ismarker og enkelte Isbjerger.

Fra April foreligger der Melding om talrige Isbjerger fra c. 42° N. Br. og 50° V. Lgd. (Se i øvrigt *Dansk Søfartstidende* Nr. 31 d. A.).

Sejlskibsruter. Sejlere, der er bestemt Syd paa, kan med temmelig stor Sikkerhed gøre Regning paa at finde rum Vind ved den portugisiske Kyst, og Passaten naar de tidligere paa et østligere Sted end paa et vestligere. Naar man en Gang er Øst for Linien Lissabon—Madeira, kan man rolig slaa ind paa den kortere Vej til Østsiden af de Kap Verdiske Øer og derefter styre efter 8° N. Brd. og 24° V. Lgd. og videre mod Syd indtil SØ. Passaten. Gaar man Vest om de Kap Verdiske Øer, styrer man efter 8° N. Brd. og 25° V. Lgd. Guineafarere holder sig vestligere end om Vinteren og passere Kap Ann's Bredder paa 17"—18" V. Lgd. for med et Slag paa Styrbords Halser at kunne sejle sig fri af Kap Palmas.

Middelhavet. I det østlige Middelhav forekommer i Maj monsunagtige NV. Vinde med ensartet Retning og Styrke. De strækker sig hen over Sicilien, Sardinien til Barcelona og videre Vest paa, men fremtræder mest udpræget mod Øst. Endvidere iagttages dels Paa-landsvinde og Vinde med forskellig Retning. Vindstille udgør Syd for det tyrrenske Hav ikke mindre end én Femtedel af alle Iagttagelser. Storme forekommer næsten ikke mere i Maj, og stormende Vinde paa 7 og mere efter Beaufort's Skala forekommer kun i enkelte Dele af Middelhavet.

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet nærmest uforandret fra sidste Uge, dog med færre Kornlaster fra Danmark, medens Tyskland og Rusland har nogle Havrelaster, dels til England og dels til Bottenhavet. Østnorge har ikke saa faa Islaster, men er uden Interesse, idet Tilbudene er lave, og Udlosningerne af Islaster i dette Aar har givet daarlige Resultater. Vest- og Sydsverig har enkelte Trælaster, medens Bottenhavene er godt Marked, og Befragterne er stærkt ude efter Tonnage, særlig til Tyskland, men Rederne slutter fremdeles for det øjeblikkelige Behov, hvad der maa betragtes som god Politik.

Returfragter Vest fra ligger paa Grund af lang Tørn i Forbindelse med Mangel paa disponible Varer, samt i Forventning om senere lavere Kulpriser, noget mattere, dog er Raterne for Kul og Clay nærmest uforandret.

Angaaende de mindre Skibe synes Nordtyskland pr. Maj at blive noget mindre livlig, end April har været: overdrevent mange Kornlaster noteres der ikke, og gennemgaende til noget lavere Rater. Medens Königsberg endnu slutter til 5 M., noterer Stolpmünde og Colberg for Rug kun 4½ M., dog skal bemærkes, at for en presserende Hvedeladning fra Stolpmünde gennemførtes 6 M. i sidste Uge; endvidere noteres Stralsund 3¾ M., Rostock 3½ M. og Lübeck for Gibssten til Aalborg 3½ M., Sydsvrig 3¼ M.; af tyske Trælaster kan noteres fra Memel til Kiel 21 M., Stralsund 20 à 20½ M. Hvad Rusland angaar bydes fra Libau 7 M. ballastgaende og 6½ M. med Ret til Nedlast, hvorimod Riga endnu ikke har nogen Interesse for mindre Skibe. Sverig er stadig, som nævnt i sidste Beretning, fast, dog egentlig ikke for Vestsverigs Vedkommende, saaledes noterer Lysekil forholdsvis kun smaa Rater, bl. a. til Hamburg 4½ M., Stettin, Stolpmünde, Wismar 3¾ M., Esbjerg 5 à 5¼ Kr. Danmark har baade fra Provinserne og fra Kjøbenhavn været flovere, og særlig mange Befragtninger har ikke fundet Sted; det er aller for Byg til Slesvig-Holsten, der har været søgt Skibe. Fra Kjøbenhavn sluttedes saaledes til 3½ M., medens Provinserne kun noterer 13 à 15 Pf.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Damptrawleren »Vale of Lennox« af Aberdeen, der maaler 233 Brutto Reg.-Tons, bygget i 1909 og forsynet med Triple-Ekspansionsmaskine med 81 indv. H.K., er gennem Firmaet W. A. Massey and Sons Ltd., Hull, bleven solgt til en dansk Køber. (»Shipp. Gaz.«).



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 25./4. for London. — Alexandra, Nielsen, afg. Filadelfia 20./4. hertil. — Algarve, Borries, afg. Tarragona 28./4. til Marseille. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 20./4. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Trondhjem 27./4. Syd paa. — Antwerpen, Madsen, pass. Ouessant 28./4. til Piræus. — Arkansas, Petersen, pass. Lizard 16./4. til Boston. — Arno, Fischer, dokker. — Aurora, Gommesen, afg. Oran 26./4. til Tunis. — Beira, Lunge, afg. Pernis 26./4. hertil. — Chr. Broberg,



Mortensen, afg. Bordeaux 25./4. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 27./4. til New York. — Christian IX, Holm, ank. hertil 29./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Catania 28./4. — Douro, Sorensen, afg. Pernis 26./4. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 27./4. — Florida, Andersen, afg. Madeira 16./4. til Aalborg. — Garonne, Kromann, ank. Stettin 26./4. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 25./4. til Kristiansund. — Hjelte, Henriksen, afg. herfra 27./4. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 27./4. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 26./4. — Kasan, Mikkelsen, afg. herfra 28./4. til Libau. — Kentucky, Andersen, ank. Filadelfia 25./4. — Kiew, Jorgensen, pass. Brunshüttel 27./4. for Havre. — Kursk, Wieneke, ank. Antwerpen 22./4. — Loire, Craignou, afg. Riga 26./4. til Bordeaux. — Louise, Larsen, afg. London 27./4. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 22./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Lissabon 26./4. hertil. — Moskov, Jonsen, ank. Antwerpen 22./4. — Minsk, Harder, ank. Reval 25./4. — Morsø, ank. Madeira 26./4. — Nicolai II, Jorgensen, ank. Smyrna 22./4. — Nordjylland, Soberg, ank. Riga 22./4. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Riga 27./4. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 27./4. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 26./4. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 24./4. til Boston. — Perm, Gotthardt, ank. London 22./4. — Pregel, Iversen, pass. Ouessant 26./4. for Bordeaux. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 23./4. — Saratov, ank. Hull 24./4. — Saxo, Müller, ank. Pillau 22./4. — Seine pass. Brunshüttel 28./4. hertil. — Texas, Clauson Kaas, pass. Ouessant 23./4. for Buenos Aires. — Thyra, Dam, ank. Stettin 24./4. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 26./4. — Tyr, Thaning, ank. hertil 28./4. — Tomsk, Wiherg, afg. Algier 27./4. hertil. — Tula, Therkildsen, afg. Lissabon 26./4. hertil. — United States, Gotsche, ank. hertil 24./4. — Viking, Meyer, ank. hertil 27./4.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Sunderland 24./4. — Amalienborg pass. Hook 21./4. — Anna Mærsk ank. Riga 19./4. — Brattingsborg pass. Barbados 17./4. — Borglum afg. Las Palmas 19./4. — Chassie Mærsk ank. Eupatoria 22./4. — Dansborg afg. Teneriffa 21./4. — Elshøj pass. Brunshüttel 24./4. — Esrom ank. Bangkok 15./4. — Flynderborg ank. Taganrog 13./4. — Fredensborg pass. Sagres 19./4. — Frederiksborg afg. Newcastle 23./4. — Guldborg ank. Rotterdam 29./3. — Gurte ank. West Hartlepool 15./4. — Hammershus pass. Lizard 20./4. — Harrildsborg afg. Garston 18./4. — Hundborg afg. Newport Mon 21./4. — Høneborg ank. Methil 19./4. — Jelling ank. Teneriffa 22./4. — Jømsborg ank. Hamburg 18./4. — Jungshoved ank. Theodosia 5./4. — Jørgersborg ank. Kristiansund 20./4. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 25./4. — Kalo ank. Mariupol 22./4. — Klampenborg afg. Rotterdam 23./4. — Kronborg afg. Mobile 7./4. — Lejre ank. Mobile 7./4. — Lilleborg pass. Dunnethead 23./4. — Marselisborg afg. Narvik 23./4. — Næsberg afg. St. Raphael 21./4. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 24./4. — Raudelsborg afg. Windau 24./4. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 18./4. — Skanderborg ank. Gallipoli 20./4. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 23./4. — Skodsborg afg. Garston 23./4. — Spigerborg afg. Newport Mon 20./4. — Stegelborg ank. Lübeck 21./4. — Stjerneborg ank. Santander 21./4. — Søborg pass. Cape Wrath 23./4. — Taarnborg afg. Thamshavn 23./4. — Tuborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Ulfshøj ank. Newcastle 15./4. — Uranienborg ank. Sunderland 24./4. — Visborg ank. Ghent 24./4. — Vordingborg ank. Pomaron 22./4. — Ørkild ank. Kjøbenhavn 23./4.

**Vesterhavet.** Rigmor, Uldall, afg. South Shields 27./4. til Boness. — Fylla, Brinch, afg. West Hartlepool 27./4. til Mariagerfjord. — Nancy, Mikkelsen, afg. Cadiz 26./4. til Ibiza. — Boddil, Jensen, ank. Seaham 26./4. — Nexos, Basse, ank. Brake 25./4. — Laura, Lund, afg. Gibraltar 25./4. til Brake. — Ulla, E. Hansen, ank. Saffi 21./4. — Ellen, A. Hansen, ank. Saffi 21./4. — Inger, Schiff, pass. l'Ouessant 25./4. for Sevilla. — Marie, Jessen, ank. til Melilla 24./4. — Nema, Degn, pass. Helsingør 25./4. for Abo. — Polly, Mathiasen, afg. Brake 25./4. til South Shields. — Cito, Jepsen, ank. Söderhamn 25./4. — Johanne, Thøgersen, afg. Valencia 24./4. til Liverpool. — Karla, Nielsen, afg. Savona 24./4. til Valencia. — Olga, Christensen, afg. Gibraltar 23./4. til London. — Gerda, Iversen, afg. Gibraltar 23./4. til Bristol.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Kiel 27./4. til Leith. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 26./4. — Russ, Petersen, ank. Santa Fe 4./4. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tanuebek, afg. Windau 24./4. til Ghent. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Bahia Blanca 20./4. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 26./4. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. New York 20./4. til La Plata. — Helmer Moreh, Thorsøe, ank. Göteborg 24./4. — Nawa, Dahl, ank. Buenos Aires 28./3.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Lydd 22./4. udg. — Samui pass. Gibraltar 23./4. udg. — Bandon afg. Singapore

25./4. udg. — Pangan ank. Norre Suudby 26./4. udg. — Esrom ank. Bangkok 14./4. udg. — Chumpon pass. Perim 22./4. hjemg. — Arabien ank. Hongkong 24./4. hjemg. — Kina, pass. Gibraltar 21./4. hjemg. — Tranquebar pass. Perim 26./4. hjemg. — Siam afg. Göteborg 26./4. udg. — Cathay pass. Dover 23./4. udg. — Indien afg. Seattle 18./4. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 23./4. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 20./4. udg. — St. Jan ank. Rotterdam 25./4. udg.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Hamburg 26./4. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Antwerpen 26./4. — Svend, Schmidt, pass. Hanstholm 25./4. — Urania, Clausen, afg. Kiel 27./4.

**Nordsaen.** Nordland, Larsen, afg. Rotterdam 26./4. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. West Hartlepool 26./4. — Holland, Poulsen, ank. Huelva 27./4. — England, Andersen, pass. Skageu 28./4.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Newport 23./4. — Europa, Hansen, afg. Newport 23./4. — Frankrig, Friis, afg. Rotterdam 24./4.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Aarhus 25./4. — Alf, Clausen, ligger i Helsingør.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Rotterdam 27./4. — Freja, Nielsen, afg. Stevns 26./4. — Vera, Thiug, ank. Aarhus 29./4.

**Æro.** Enighed, Jensen, ank. Leith 26./4. — Energi, Jensen, pass. Helsingør 26./4. syd.

**Vulcan.** Vulcan, Hogstedt, pass. Kjøbenhavn 27./4. — London, Bom, afg. Stockholm 26./4. til Kratzwieck. — Paris, Tholander, ank. Königsberg 26./4. — Bryssel, Knas, ank. Methil 18./4.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Hamburg 22./4. — Wien, Boeck-Hansen, pass. Sagres 26./4. — Roma, v. Thun, afg. Algier 26./4. til Kopervik.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. South Shields 27./4. — Helene, Sørensen, ank. Stettin 19./4. — Sjølland, Svarrer, pass. Brunshüttel 26./4. for Brügge. — Agnete, Dam, ank. Rotterdam 24./4. — Hermia, Farup, afg. Randers 25./4. — Alice, Jørgensen, ank. Danzig 25./4.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Kristiansund 24./4. — Ragnhild, Schultz, afg. Riga 25./4. — Valborg, Hansen, ank. Korsør 28./4. — Estrid, Hansen, afg. Dunkerque 26./4. — Gunhild, Hansen, ank. Ghent 28./4.

**Skandia.** Gullaxe, Petersen, ank. Rotterdam 12./4. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 24./4. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Ghent 25./4.

**Dania.** Ely, Meinertz, pass. Kejsers Wilhelm Kanalen 27./4. for Oskarshamn. — Nelly, Clausen, ank. La Rochelle 25./4. — Fanny, Eriksen, ank. Antwerpen 18./4. — Lilly, Duhn, pass. Penische 26./4. for Rotterdam. — Alexy, Sørensen, pass. Penische 22./4. for Algier. — Dagny, Bang, ank. til Island 26./4. — Mary, Clausen, ank. Honfleur 25./4.

## Sejlskibe.

**Æro.** Albertha, Kromann, ank. Fakse Ladeplads 25./4. — Freya, Nielsen, ank. Fakse Ladeplads 25./4. — Maagon, Mortensen, ank. Halmstad 24./4. — Ellen, Lauritzen, ank. Rouen 25./4. — Phønix, Rasmussen, ank. Horten 25./4. — I. A. Kromann, pass. Dungeness 22./4. p. R. t. Stockholm. — Esther, pass. Lizard 23./4. p. R. t. Santos. — Hydria pass. Dungeness 23./4. vestg. — Proven, ank. Cadiz 24./4. — Mary, Andersen, ank. Plymouth 24./4. — Rolf, Christensen, ank. Brunshüttelkoog 25./4. — Vigilant, Jacobsen, ank. Aberdeen 25./4. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Riga 25./4. — Dana pass. Dungeness 23./4. vestg. — Hansigne, Boye, ank. Konaekry 22./4. — Norma, Jørgensen, ank. Bathurst 22./4. — Marie, Petersen, ank. Riga 25./4. — Juliana, Christensen, afg. Marstal 25./4. til Cadiz. — Alta, Albertsen, ank. Marstal 25./4. — Hamlet, Rasmussen, ank. Aberdeen 25./4. — Emilie, Friis, ank. Ekernsund 25./4. — Ami, Christensen, ank. Falkenberg 25./4. — Pampa, Svendsen, ank. Sassnitz 24./4. — Nordland, Albertsen, ank. Odense 25./4. — Æro, Christensen, ank. Helsingborg 26./4. — Ingolf, Olsen, er afg. St. Ybes til Helsingborg. — Amalia, Andersen, ank. Rügenwalde 25./4. — Thor, Petersen, afg. Liverpool 24./4. til Hamburg. — Hermod, Dreimann, afg. Oskarshamn 25./4. til Reykjavik. — Alf, Rasmussen, er afg. Jersey til Kristianafjorden. — H. H. Petersen, Christense, er ank. Ryde p. R. t. Newcastle. — Kathinka, Hansen, ank. Riga 27./4. — Mette, Bager, ank. Kjøbenhavn 27./4. — Marstal, Hansen, ank. Karlshamn 27./4.

## INDHOLD:

Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 30. April 1912. — Nyt Lovforslag. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Maj Maaned. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaleringslamper.

J. Melander,

Telf. Bilkkenslager. 2102

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

## Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

### Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristenser.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Charterinp“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finlaud)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eitert.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,

Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen<sup>®</sup>

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5260. Privat Tlf. Øbro 2238x.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og

billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

n. Statco autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotskyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange
20 %	26 Gange
30 %	52 Gange
40 %	104 Gange
50 %	

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Lørdag den 4. Maj 1912.


19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3063  
 Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Blåkes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Paint  
 Stænger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla — Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbælter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej, Frihavnen, Telefon 5492.  
 Toldboden, Frilager Nr. 11.



**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**A/S Randers Rebslaaeri**  
 Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik  
**Randers**  
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
 alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staltouge**  
 til Skibsbrug og Elevatorer.  
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
 Aarhus.



Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverander til Flaaden • •	<b>A/S DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum • • Leverander til Statsbanerne • •
--	---	--

**De private Assurandører lim.**  
 i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.  
 Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.  
**Hans Smith.**  
 Etableret 1850.  
**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
 Havarikommissionær.  
**Cronstadt. Rusland.**

**LANDMANDSBANKEN**  
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
 betalinger besørges.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
 i Kjøbenhavn.  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.  
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensture. Telefon-Nr. 42

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Bugsering.**  
**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske  
 Farvande til rimelige Priser.  
 Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

**DANSKE LLOYD,**  
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
 billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**  
 H. V. Buhl & Co. A/S  
**Frederikshavn**  
 Nybygning af Staal- og Træskibe:  
 Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0  
 16'—0 Dybde over Blokkene  
**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**  
 Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlsbøltermann, Kjøbenhavn.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**

**Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.**

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

**Specialiteter:** Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.



**WYANDOTTE.** Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør anvendes overalt, hvor Renslighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



**RATIN**



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
NyBøstergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.



**Julius Ott**  
Internationale Agentur  
Køb, Salg og Bygning af Skibe  
HAMBURG, Georgspl. 10.



**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

„ 1297

„ 2197

**Berg & Larsen**  
forhødt Martin Niessen  
Skibsprovintering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
Skibsprovintering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
Telefon 7262.

**Marstal**  
Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

**Maskinskrivning.**  
Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr.  
Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

**„Kend Dit Skib“.**

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallens Bog „Know your own ships“.  
Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstejners Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.  
Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

**Officielle Bekendtgørelser.**

**Statsunderstøttelse**

til

**uformuende Maskinister.**

Uformuende Maskinister, der har bestaaet eller for Tiden forbereder sig til den almindelige eller udvidede Maskinisteksamen, og som ønsker Understøttelse af Statskassen, kan derom ansøge Ministeriet for Handel og Søfart.

Ansøgninger, hvortil benyttes en Blanket, som kan faas hos Forstanderen for vedkommende Maskinistekole, indsendes senest den 19. Maj d. A. til undertegnede Direktør for Maskinistundervisningen.

København, den 19. April 1912.

A. H. M. Rasmussen.

Telegram-Adresse „Justice, Cardiff“, Code: ABC 5th. Ed. Skriv efter illustrerede Prisopgaver.

**LOVERIDGE, LTD.**  
DOCKS, CARDIFF.  
Fabrikanter af:  
Træ- og Jernblokke, Borlednings Spring-Buffer, Couves, automatiske Bolgedæmper, Ventilatorer etc. etc.  
En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**  
Eneagentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsat.)

Lægemidler og Kosthold i Skibe. Repræsentationen har tiltraadt et den af Ministeriet tilstillet Udkast til nyt Reglement om Skibsmandskabets Forplejning om Bord.

I det i sidste Aarsberetning omtalte af Ministeriet nedsatte Udvalg til Udarbejdelse af Forslag til Ændringer i Bestemmelserne vedrørende Lægemidler og Kosthold i Skibe er som Suppleant for Mægler H. A. Hansen efter Repræsentationens Indstilling indtraadt Skibsreder N. P. Petersen af Thure.

Fra Ministeriet har Repræsentationen modtaget Forslag til Ændringer i Dampskibs-Hovedbekendtgørelsen med Hensyn til Udvandreriskibes Forsyning med Radiotelegraf og Redningsbaade, og Ministeriet har anmodet om Repræsentationens Erklæring over saavel dette som det i sidste Aarsberetning omtalte Udkast til Bekendtgørelse, indeholdende Forskrifter og Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler. Repræsentationen har saaledes ikke, som den havde ønsket, kunnet afvente Fremkomsten af de under Udarbejdelse værende ny engelske Regler om Skibes Forsyning med Lægemidler, inden den udtalte sig om det danske Udkast, hvilket den har tiltraadt, idet den dog har henstillet til Ministeriet, hvorvidt dette maatte finde Anledning til at afvente Fremkomsten af de ny engelske Regler, inden de ny danske Regler træder i Kraft. Ogsaa de ovennævnte Forslag til Ændringer i Dampskibs-Hovedbekendtgørelsen har Repræsentationen i det væsentlige tiltraadt.

Fra Ministeriet er derefter under 22. September f. A. udgaaet Bekendtgørelse indeholdende Forskrifter og Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler. De ny engelske Regler er udkommet i indeværende Aar.

Ministeriet for Handel og Søfart har tilstillet Repræsentationen en Rapport fra Kaptajn C. V. B. Jensen til det danske Konsulat i Calcutta angaaende Udsænkning og Salg af Spiritus i danske Skibe. Repræsentationen har om denne Sag indhentet Erklæringer fra Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der begge sympatiserer med Tanken om at hindre saadant Salg, og tilstillet Ministeriet disse Erklæringer.

Epidemi og Karantænevæsen. Som meddelt i sidste Aarsberetning, havde Repræsentationen afgivet Erklæring til Ministeriet for Handel og Søfart over et af Justitsministeriet udarbejdet Forslag til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget. Dette Forslag gennemførtes i afvigte Rigsdagssamling og udkom som Lov under 27. April f. A. Repræsentationen tilstillede derefter under 11. Maj f. A. Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening en Skrivelse, i hvilken gives Oplysninger om Repræsentationens Bestræbelser for at faa Lovforslaget ændret under dets Behandling i Rigsdagen. Denne Skrivelse gengives her i sin Helhed:

»I den under 27. April d. A. ndkomne Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget bestemmes det i § 30 c, at naar et Fartøj er bestemt til udenrigs Sted og efter Karantænekommissionens eller Politimesterens Skøn kun anløber for at landsætte syge eller Lig, har Skibet at afholde samtlige de Udgifter til Undersøgelse, Rensning m. v., som ellers afholdes af Statskassen. Fremdeles bestemmes det i samme Paragraf under d, at i de under e) ommeldte Tilfælde har Skibet endvidere selv at afholde de til de syges Behandling i de i §§ 4 og 5 ommeldte Lokaler og de dodes Begravelse eller Lighbrænding medgaaede Omkostninger.

Under Lovforslagets Behandling i Rigsdagen har Repræsentationen søgt at faa disse Bestemmelser fjernede som formentlig uroftærdige overfor Skibsfarten, hvad imidlertid ikke lykkedes. Repræsentationens Indskriden foranledigede derimod, at der under Lovforslagets afsluttende Behandling i Folketinget reitedes en Henstilling til Justitsministeren om, at Skibsredere, hvem Udgifterne i Henhold til disse Bestemmelser komme til at paahvile, kan faa saadanne Udgifter erstattede ved Andragende til Justitsministeriet. Ministeren udtalte som Svar paa denne Henstilling, at der af Justitsministeriet for Fremtiden vil blive opført paa Finanslovsforslaget Forslag om Bevilling i Anledning af de Andragender om Erstatning for Udgifter i Henhold til Lovens § 30 c og d, der maatte fremkomme, saa at Regeringen og Rigsdagen i Forening kunne træffe Bestemmelse for hvert Andragendes Vedkommende om, hvorvidt de paagældende Beløb skulle bevilges.

Ved at meddele ovenstaaende, skal Repræsentationen henstille til den arede Forening at give sine Medlemmer Underretning om dette Forhold og at henstille til dem for hvert forekommende Tilfælde, i hvilke de har havt Udgifter i Henhold til Lovens § 30 c og d, at indgive Andragende til Justitsministeriet om Erstatning for saadanne Udgifter.

Repræsentationen har afgivet Erklæring til Ministeriet angaaende Spørgsmaalet om en ny Vejledning for Skibsførere i danske Farvande angaaende deres Pligter efter Sundhedslovgivningen. Den har heri udtalt, at da der allerede foreligger en Vejledning for Skibsførere i Anledning af Kolera, og da en lignende Vejledning vedrørende Pest forventes udgivet, finder Repræsentationen det ikke nødvendigt, at der udarbejdes yderligere Vejledninger for Skibsførerne i den omhandlede Henseende. Repræsentationen har derhos henstillet, at man i den Vejledning angaaende Pest, der agtes udgivet, oplager de Bestemmelser for Skibets Signaler efter Mørkets Frembrud, som maatte blive fastsat.

Repræsentationen har til Ministeriet indsendt et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge de nu gældende franske Karantænebestemmelser, der i flere Retninger er uheldige for Skibsfarten, ændret. Ministeriet har derefter tilstillet Repræsentationen en udførlig Redegørelse fra Udenrigsministeriet, af hvilken det fremgaar, at dette ikke mener at kunne rette nogen Henvendelse til den franske Regering i den angivne Retning. Repræsentationen har gjort Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening bekendt med Indholdet af Udenrigsministeriets Skrivelse, og den vil genoptage Behandlingen af denne Sag, saafremt de to Rederiforeninger herefter maatte give den Anledning til det.

Fra Udenrigsministeriet har Repræsentationen senere modtaget Meddelelse om, at Skibe, kommende fra russiske og finske Østersøhavne og bestemt til franske Havne, fremtidig ikke behøver at medføre Sundhedspas eller at anløbe Dunkerque, Havre eller Brest for at underkastes Lægeundersøgelse.

Gennem Justitsministeriet er under 27. Januar f. A. udfærdiget Bekendtgørelse om den i Paris den 3. December 1903 afsluttede internationale Sundhedskonvention og Danmarks Tiltræden af samme.

Forhyringsforhold. Fra de autoriserede Forhyringsagenter har Repræsentationen modtaget en Anmodning om at søge forhindre, at andre Personer end de nævnte Agenter driver Forhyringsvirksomhed indenfor vedkommende Tolddistrikter. Da det er Repræsentationen bekendt, at Spørgsmaalet om Oprettelse af et Statsforhyringskontor er under Overvejelse i det af Ministeriet nedsatte Udvalg til Behandling af Spørgsmaalet om Ændringer i Søloven, har den tilstillet Ministeriet de autoriserede Forhyringsagenter Skrivelse.

Ministeriet har anmodet om Repræsentationens Udtalelser over en Skrivelse fra Indenrigsministeriet, i hvilken dette fremsætter Hovedsynspunkterne, paa hvilke et paatænkt Forslag til Lov om Ordning af Arbejdsanvisningen her i Landet i det væsentlige tænkes bygget.

Repræsentationen har i denne Anledning udtalt, at den her angivne Ordning af Arbejdsanvisningen efter dens Mening ikke egner sig for Skibsfarten, for hvis Vedkommende der jo ogsaa allerede bestaar en Arbejdsanvisning gennem de af Staten autoriserede Forhyringsagenter, ligesom saavel Søloven som andre Love giver Regler for Skibsmandskabets Forhyring. Repræsentationen har ikke fundet Anledning til at komme ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt den saaledes for Søfartens Vedkommende bestaaende Arbejdsanvisning er tilfredsstillende eller ikke, men har henstillet, at det foreliggende Spørgsmaal om Arbejdsanvisning, for saa vidt det vedrører Søfarten, henvises til Behandling i det af Ministeriet nedsatte Udvalg angaaende Revision af visse Paragrafer i Søloven.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 4. Maj 1912.

Fra Mæglerfirmaet Bugge & Olsen i Larvik har vi modtaget følgende:

Sammenhold. I Anledning af den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 29 for 19. April optagne Artikel undertegnet A. Svendsen, Fører af Sk. »Pampa« tillader vi os herved at bede om Plads for nogle Bemærkninger, da Artiklen i meget stærk Grad er myntet paa vort Firma.

Indtil det modsatte er bevist, tror vi for Resten ikke et Øjeblik, at Kaptajn Svendsen selv er Forfatter til nævnte Produkt. Der staaar sikkerlig andre bag, der uvist af hvilken Grund kan have Interesse af at forsøge at tilsmudse os. Kaptajn Svendsens Insinuationer faar allerede af den Grund staa for det, de er værd.

Hans Belæring til os, om hvordan Befragtningsforretning i Almindelighed foregaar, havde vi sat stor Pris paa, hvis vi ikke havde haft en Smule Anelse om den Slags Forretning før, og Kaptajn Svendsen overvurderer ogsaa sig selv, naar han tror vi bliver nervøse, naar hans Skib »Pampa« en Gang bliver sluttet fra Larvik udenom os. Ganske vist sætter vi stor Pris paa at gøre Forretning med ham, men det gaar ikke ud over Helbredden, naar det en Gang mislykkes, saaledes som han vil give det Udseende af i det af ham citerede Tilfælde, i hvilket hans økonomiske Tab var større end vort.

Naar Kaptajn Svendsen anser Hr. Jacob Olsen for naiv, maa dette udelukkende skyldes Kaptajn Svendsens egen Opfattelse eller maaske rettere Mangel paa Opfattelse af foreliggende Kendsgerninger. Men det er nu en Gang saa, at Utak er Verdens Løn, og den Maade Kaptajn Svendsen forsøger at illustrere Hr. Olsens Naivitet paa, er i og for sig selv virkelig for naiv til at blive taget alvorlig.

Af tilsvarende Lødighed er ogsaa det Eksempel paa, at vi ikke i tilstrækkelig Grad varelager Skibenes Interesser, som Kaptajn Svendsen fremfører. Det er ganske rigtigt, at vi i Fjor sluttede Blokstens-Tonnage til saagar M. 5,50 til Tyskland, men véd da ikke Kaptajn Svendsen og de Herrer, der er hans Sekretærer, at der paa Fragtmarkedet findes et Fænomen, som hedder Konjunktur. Fordi Fragterne i Fjor var slette, behøver de vel ikke ogsaa at vedblive at være det i Aar. Der er jo en gennemgaaende betydelig fastere Tendens over hele Verden. Det synes imidlertid ikke at interessere Kaptajn Svendsen, og vi kan kun for hans egen Skyld beklage hans Snæversyn.

Vi forbeholder os imidlertid at se anderledes paa Forholdene end han, og indtil han fremfører en eneste af sine Kolleger blandt de danske Skibsførere, der er misfornøjet med den Maade vort Firma gennem Aarene har varetaget

de danske Skibsfartsinteresser paa, betegner vi hans Beskyldninger mod os som slet og ret Vrøvl. Vi giver ham herved al mulig Anledning til at dokumentere sine Skriblerier.

Kaptajn H. R. Hansen har regnet ganske rigtig, naar han siger, at Raterne er slaet en hel Mark ned. Samtidig med »Pampa« lastedes nemlig ogsaa Tonnage til M. 7,00, til hvilken Rate vi ogsaa i denne Uge (altsaa en Maaned længere fremme) skiber en Ladning til Tyskland.

Larvik, den 23. April 1912.

Bugge & Olsen.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende:

Desinfektion af Mandskabets Opholdsrum i Skibe. Ministeriet for Handel og Søfart har tilstillet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart en Sag, under hvilken Sundhedsstyrelsen i en Skrivelse til Justitsministeriet har udtalt, at der mulig kunde være Anledning til at faa rettet en Henvendelse til Skibsførere og Rederier om at være opmærksom paa Nødvendigheden af Desinfektion i Sygdomstilfælde af de af Mandskabet benyttede Opholdsrum i Skibe.

Efter Anmodning fra Repræsentationen, tillader Dansk Sejlskibsrederi-Forening sig at henlede Medlemmernes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at de af Mandskabet benyttede Opholdsrum i Skibe desinficeres i Sygdomstilfælde.

Den transatlantiske Dampskibsfart. Berlin, den 25. April. Paa Initiativ af Kejseren finder der den 6. Maj i Indenrigsministeriet under Ledelse af Indenrigsminister Delbrück en Konference Sted, hvor man vil drøfte alle Spørgsmaal, der staaar i Forbindelse med Sikkerhedsforholdsreglerne ved den transatlantiske Passagerfart. I Konferencen deltager foruden de paagældende Myndigheder Repræsentanter for de transatlantiske Dampskibsselskaber, de store Skibsværfter, forskellige Søfartforeninger m. fl. Man vil særlig drøfte Spørgsmaalet om Antallet af Redningsbaade, de vandtætte Skodder, Dampskibsruterne, den traadløse Telegraf og Sejlhastigheden. (»Ritz. Bur.«)

Forbedring af Sejlløbet til Nakskov. Nakskov Byraad behandlede forleden en Plan om en Udvildelse af Havnearealet og en Forbedring af Sejlløbet, udarbejdet af Ingeniør Paulli, Kjøbenhavn.

I Følge Planen skal der paa Havnens sydlige Side anvendes et meget betydeligt Areal til Oplag og Industrivirksomheder samt til et Skibsværft med Flydedok. — Ved Planens Realisation vil der faas 2,000 Fod Bolværk samt en Baadehavn. Til Uddybning af et nyt Sejlløb foreslaas anvendt 600—800,000 Kr.

Hele Planen vil komme til at koste c. 1½ Mill. Kr.

Byraadet vedtog at indhente Tilbud paa Uddybningsteriet for selv at udføre Arbejdet, der vil vare 5—8 Aar.

St. Thomas Havn. Til 3dje Behandling af Lovforslag angaaende Meddelelse af Koncession paa Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal inden for St. Thomas' Havn har Finansministeren stillet et Ændringsforslag, der er tiltraadt af et Flertal (Birch, Bjerre, Effersøe, Hammerich, Laust Jensen, Ovesen, Philipsen, L. Rasmussen og Svendsen) og som lyder saaledes:

Efter § 19 indføjes en ny Paragraf saalydende:

»Med Hensyn til de i denne Koncession omhandlede Virksomheder, uanset af hvem de drives, er det en Forudsætning, at Henlæggelse til Reservefond og Afskrivinger paa Anlæg, Indretninger, Maskiner og Inventar sker efter almindelige kommercielle Regler.

Af hver af de enkelte Virksomheders aarlige Beretninger og Regnskaber indsendes et Eksemplar til Finansministeriet.

Lovforslaget vedtoges med den af Finansministeren foreslaaede Ændring den 30. April i Folketinget ved 3dje Behandling.

Det finske Lodsvesen. Kaptajnen paa Damperen »Cito« af Esbjerg, som ankom til Helsingfors den 20. April, har overfor Notarius Publicus nedlagt Protest i Anledning af, at han ved Gråhara forgæves har signaleret efter Lods og derfor har set sig nødsaget til at engagere en tilfældig forbigående Skærgaardsbaad. Paa Grund af den store Risiko for Skib og Last, som fremkaldtes ved Umuligheden af at faa Lods til Landets Hovedstad, hvortil Sejlløbet heller ikke var afmærket med Sømærker, protesterede han mod en saadan Maade at lede Landets Lodsvesen paa og kræver sig fritaget for at betale Lodsafgift til Statskassen.

(»Norg. Hand. og Sjøft.«)

Traktat mellem Danmark og Columbia. Den 23. April er i London blevet undertegnet en Venskabs-, Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Republiken Columbia.

De to Lande, mellem hvilke der ikke hidtil har eksisteret nogen saadan Overenskomst, tilsiger i den nu afsluttede Traktat hinanden gensidig Mestbegunstigelse.

Tyrkiske Krigsforanstaltninger. Ved Cirkulære af 21. April har det tyrkiske Udenrigsministerium underrettet det kgl. svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, om at den tyrkiske Regering i Overensstemmelse med det paa den sidste internationale Telegrafkonference i Lissabon opstillede Princip og i Betragtning af de nuværende ekseptionelle Omstændigheder har udstedt Forbud imod, at Skibe i Konstantinopels Havn benytter sig af traadløs Telegrafi. I det tyrkiske Udenrigsministeriums Skrivelse fremhæves det, at en saadan privat Telegrafering virker forstyrrende paa Statens Apparater, hvilket under de nuværende Forhold kunde faa farlige Følger.

Rapporterede Skibe. Det forenede Dampskibsselskab meddeler: Føreren af Dampskibet »Eos«, Kaptajn J. T e c h a u, rapporterer, at han den 21. April Kl. 7.55 Fm. paa Rejse fra Esbjerg til Parkeston paa 54° 6' N. Br. og 5° 14' Ø. Lgd. passerede Skonnertribrig »Belona« af Troense med Kendingssignalet N. M. C. R., der ønskede sig rapporteret.

Føreren af Damperen »Ficaria«, Kaptajn W. T. R a s c h, rapporterer, at han den 23. April Kl. 3.30 Em. paa giss. 53° 59' N. Br. og 4° 33' Ø. Lgd. har passeret en dansk 3/m. Skonnerl østgaaende med Kendingssignalet N. M. L. V. (»Alma« af Thurø), der ønskede sig rapporteret.

Udlagt Fyrskib. Marineministeriet har fra Lodsløjtnanten i Geste modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Västra-Banken« er udlagt paa sin Station.

Is melding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 27. April.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Sundsvallfjorden: Isfri. Alnösund og Klingerfjorden: Fastis.

Hudiksvall. Søen: Drivis. Agö-Hudiksvall: Isfrit.

Gefle og Skutskär: Isfri Vest for Eggegrund.

Örskär. Søen og Grepens nordlige Del: Isfri.

Ny Ismelding udsendes først naar Isforholdene væsentlig forandres.

Uskadeliggjort Vrag. Vraget af Dampskibet »Skakkeborg«, der ligger sunket SØ. for Stevns, er nu uskadeliggjort, saaledes at der over Vraget er tilvejebragt en Vanddybde af 13 Meter. Den ved Vraget udlagte Vraglystønde vil foreløbig blive liggende.

Konsulatvæsenet. Den 22. Marts har Udenrigsministeriet resolveret, at Vicekonsulatet i Girgenti overflyttes til Porto Empedocle. Samtidig har Udenrigsministeriet ansat Giovanni Melluso som ulønnet dansk Vicekonsul i Porto Empedocle under det kgl. Konsulat for Sicilien i Palermo.

Den 13. Marts har Udenrigsministeriet ansat C. C. Kjelsen af Newport (Monmouthshire) som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Liverpool.

Druknet. Hobro, 29. April. Skipper P. Jørgensen, Hobro, Fører af Sejlskibet »Forsøget«, var den 28. f. M. sejlet ud i sin Jolle for at varpe. Udfor Udbyhøj kæntrede Jollen, og han druknede.

(Ritz. Bur.)

Passeret Mast. Føreren af Dpsk. »Aggersborg« meddeler, at han den 25. April Kl. 7 Em. paa 56° 48' N. Br. og 6° 5' Ø. Lgd. passerede en meget svær Undermast, der ragede 3 Fod over Vandet.

## Hjælpemidler til Udsætning af Skibsbaade.

(Af Konstruktor Jul Christensen.)

(Fortsat.)

Donovans Slippeapparat af 1880. Dette Apparat bestaar af to paa Kølen anbragte Slippere af samme Slags som de, der ofte benyttedes til Bovankrenes Pertyrkæder. Slipperne er anbragt saaledes, at Skaalboltene *a*, hvori Fingeren *b* hviler, naar Slipperen er lukket, vender imod hinanden og er forbunden ved en Jernstang eller et Jernrør *c*, paa Midten af hvilket findes et Haandtag *d*.

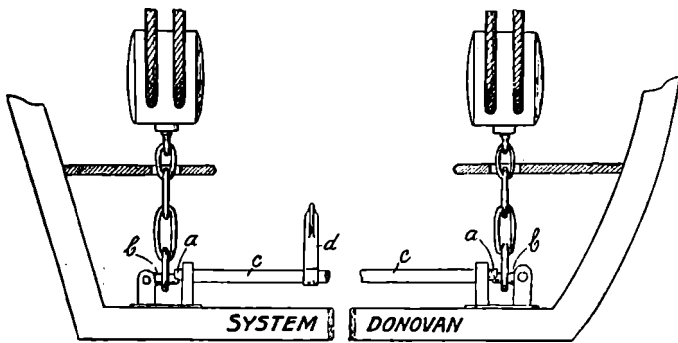
De underste Taljeblokke er forsynet med et Stykke Kæde, saa langt at det kan lages igennem et Hul i Toflen, og Endeledet sættes paa Slipperens Finger.

Betjeningen foregik paa den Maade, at man, naar Baaden skulde hejses, lukkede Slipperne og befæstede Haandtaget til Forbindelsesstangen i Bunden af Baaden, hvorefter Kæden i Taljeblokken smøgedes over Slipperingeren, og Baaden hejsedes.

Ved Affiringen lod man Baaden sire ned til Vandet, hvorpaa den Mand, der var udsat til dette Arbejde, drejede Haandtaget paa Forbindelsesstangen, og Baaden var fri af Taljerne.

Paa Krydsfregatten »Fyen«s Sommertogt i 1885 prøvedes en Aflægger af Donovans System.

Slipperne var her anbragt paa de underste Taljeblokke, men for at begge Taljeblokke skulde slippe sam-

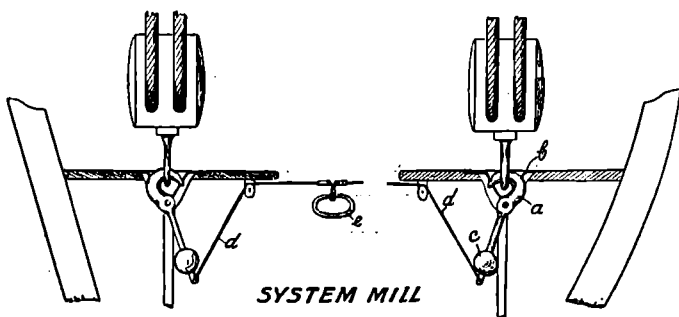


tidig, blev Skaalboltene forbunden ved et svært Jernrør.

Paa Øvelsesbriggen »Ørnen« benyttedes i 1890 en anden Afslægger af samme System. De underste Taljeblokke var forsynet med Slippere af den ovenfor omtalte Type, men paa Skaalbollen var anbragt et Haandtag, der, naar Slipperen var lukket, kunde befæstes med en Sikkerhedspind. For yderligere at sikre denne mod at falde ud af sig selv, eller for at den ikke ved Uagtsomhed skulde fjernes i Ulide, paalagdes et lille Merlingsbændsel.

»Mills Slippeapparat til Skibsbaade. I hver Ende af Baaden er anbragt en Opstander, som foroven bærer en Hage *a* samt et skaalformet Beslag *b*. Hagen kan drejes om den Bolt, hvormed den er befæstet til Opstanderen, og dens indvendige Side eller Bunden af Hagen har Form af en Cirkelbue med samme Centrum som Boltens. Hagen fortsættes fra Boltens og nedefter med en *c*. I Fod lang Jernarm, til hvis nederste Ende der er befæstet en Jernkugle *c*, endvidere er de nederste Ender af Jernarmene forbunden med hinanden ved en smækker Kæde eller et Staaltraadstov, hvorpaa er et Haandtag. De underste Taljeblokke er forsynet med en Ring.

Skal Baaden hejses, hugges Taljerne paa den Maade, at man sætter Ringen paa Taljeblokken ned i det skaalformede Beslag i Baaden, derved tvinges Slippenhagen til-



bage indtil Næbet af denne kan passere Ringen, hvorpaa Hagen igen paa Grund af Vægten falder tilbage i sin tidligere Stilling og omslutter Ringen saaledes, at Baaden nu er klar til at hejse.

Ved Affiring skal Baaden bæret helt af Vandet, for Løsgøring fra Taljerne kan finde Sted, denne sker ved at trække i Haandtaget paa Ledelinerne, hvilket bevirker, at Jernarmene løftes op, og Hagen slipper Ringen i Taljeblokken.

Orlogsværftets Slippeapparat til Baadetaljer. Dette Slippeapparat er en betydelig forbedret Modifikation af det i Øvelsesbriggen »Ørnen« i 1890 anvendte Slippeapparat, og der er hertil sandsynligvis benyttet de paa dette og tidligere Togter indvundne Erfaringer. Samtidig har man gjort det automatisk derved, at man paa Haandtaget paa Skaalbollen anbragte en Kontravægt, som bevirker, at Skaalbollen drejer sig rundt og aabner for Slippesfingeren.

Meningen med dette Slippeapparat er, at Taljerne skal være lette at hugge, samt at de ikke maa kunne hugge ud af sig selv, hvilket jo nok kan siges at være opnaaet idet man, efter at have lukket Slipperen og isat Sikkerhedspinden kun behøver at sætte Slippeapparatet ned over den Bøjle, der er anbragt i Baaden. Ved denne Bevægelse vil Slippesfingeren tvinges opefter og tillade Bøjlen at passere for derpaa igen at falde ned i sin Hvilestilling paa Skaalbollen, og Baaden er klar til at hejse.

Med Hensyn til Baadens Affiring og Løsgøring fra Taljerne, da udføres denne paa den Maade, at Baadsmandskabet indtager sin Plads, den forreste og agterste Mand af dette udtager Sikkerhedspindene, hvorefter Baaden fires i Vandet. Saa snart Baaden bæres af Vandet, og Taljerne slækker, vil Kontravægten paa Skaalbollen bevirke, at denne drejer sig rundt og aabner for Slippesfingeren, der falder ned, hvorved Taljen løsgøres fra Bøjlen i Baaden. (Fortsættes.)

## Fragtmarkedet.

Situationen i den europæiske Orient har ikke forandret sig siden vor forrige Beretning. Afspærringen af Dardanellerne opretholdes, hvilket selvfølgelig ikke kan undgaa at paavirke Skibsfarten i forskellige Retninger, idet Befragtningsforretningen fra Sortehavet, Azow og Donauen næsten ligger ganske stille. Der er ikke mange ubefragtede Baade inde i Sortehavet, men der bydes dog for disse særdeles høje Rater, endskønt det forlyder, at flere Banker har nægtet at give Forskud paa Konossementer for Baade, der belinder sig indenfor Bosphorus. Indien har under disse Forhold lettere ved at faa Tonnage til at gaa ballastet gennem Suez Kanalen, ligesom adskillige Baade fra det vestlige Middelhav nu gaar til Amerika, i Stedet for at de maaske ellers var gaaet op i Sortehavet. Tilbagegangen i den forløbne Uge er dog kun ringe og betegnes f. Eks. ved Raterne fra Kurrachee, hvorfra der for 8—14 Dage siden betaltes c. 22/6 U. K. eller Kontinentet paa »nett terms« pr. Maj, hvorimod der sidst er sluttet til 21/6 à 21/0 pr. Maj, 21/ à 21/6 pr. Juni. De fjærnere Havne i Østen viser ingen Forandringer. Endvidere ligger La Plata meget fast for Maj—Juni Lastning, og flere Baade paa 4,000—5,000 Tons sluttedes til 28/ O. C. med 5. Juni Annullering. Ogsaa pr. Juli er der noget Begær. Fra U. S. noterés der ikke overdrevent mange Ordre i Øjeblikket, men der udbydes heller ikke særlig mange Baade. Hvad de nærmere Farvande angaar er at bemærke, at Navigationen paa Kronstadt og Petersborg genaabnedes den 27. April, og da ogsaa adskillige Pladser i Botten nu er tilgængelige, begynder Tonnagen at blive fordelt. Hvidehavet kan man nu ogsaa saa smaat begynde at tænke paa, og der noterés en Mængde Laster deroppe fra. Raterne fra Østersøen og Hvidehavet er gennemgaaende ganske gode, og da Rederne maa siges at være tilbagelholdne og meget stramme i deres Fragtforlangender, er der al rimelig Udsigt til, at vi inden ret længe ser Raterne gaa i Vejret. Hvad endelig Kulfragterne angaar, er vi nu sikkert over det værste. Lastetørn er gennemgaaende lettere at faa, og Raterne viser opadgaaende Tendens, navnlig til Middelhavet, hvortil der nu kan faas 6 d. à 1/ mere end Ugen i Forvejen, men ogsaa ad Østersøen til ligger Forholdene gunstigere for Rederne. De forskellige Markeder ligger iovrigt som følger:

Østen. For Ris fra Birnia betaltes 32/6 à 33/ til Holland, 33/ O. C., Annullering 25. Maj. Kalkutta sluttede til 30/ paa Dødvægtsbasis til U. K., Antwerpen eller Holland, én Havn, 30/9 to Havne, pr. 1.—20. Juni. For Kærner fra Madras Kysten er betalt 34/ til Marseille, 5 pCt., pr. Maj. Kurrachee har fragtet mange Baade, og betalte fra 22/6 ned til 21/6 »nett terms« til udsøgt (Fortsættes Side 265.)



**982.** Fyr forandret. Rade de Lorient. La Perrière hvide, faste Fyr, Forfyr i Ledelinien i Passe du Sud, er nu slukket og det midlertidige hvide, faste Fyr tændt. Synsvide: 14 Sm. 47° 45' 56" N. Br. 3° 21' 44" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 410. Kjøbenhavn 1912.)

**983.** Sirene flyttet. Pointe de la Coubre. Sirenen ved Pointe de la Coubre er nu flyttet 150 m Ø. i. Taagesignal gives uforandret som tidligere. 45° 41' N. Br. 1° 15' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 450. Kjøbenhavn 1912.)

**984.** Oplysning om Grunde. Kata Point. Afrika. Flore nye Grunde er fundet i Omegnen af Kata Point. Paa det Sted c. 3 Sm S. for Castle Rock, hvor der i de engelske Kort var anført »Rocky ground«, findes 44 a 47 m Vand. Kata Point: 4° 40' 34" N. Br. 3° 27' V. Lgd.

**985.** Taagesignal midlertidig ophørt. Cape St. Francis. Newfoundland Ø.-Kyst. Taagesignalet ved Cape St. Francis er midlertidig ophørt. 47° 48' 30" N. Br. 52° 47' 20" V. Lgd.

**986.** Fløjtetønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde. Old Anthony. Casco Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 1ste Maj 1912 ombyttes Old Anthony Fløjtetønde Nr. 22, c. ¼ Sm SV. for Old Anthony Rock, med en Lys- og Fløjtetønde med Rektangel, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 43° 32' 08" N. Br. 70° 11' 10" V. Lgd.

**987.** Fløjtetønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde. Boon Island Ledge. Maine. Omtrent den 1ste Maj 1912 ombyttes Boon Island Ledge Fløjtetønde B 1 L med en Lys- og Fløjtetønde med Rektangel, der viser hvidt Ek-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. 43° 07' 30" N. Br. 70° 24' 45" V. Lgd.

**988.** Afmærkning forandret. Gloucester Harbor. Massachusetts. Omtrent den 15de Maj 1912 foretages følgende Forandringer: 1) Round Rock Shoal Spiraltønde 1 ombyttes med en rød og sort vandret stribet Spiraltønde uden Nr. og flyttes c. 55 m S. 16½° V. i til 9, m Vand ved S-Siden af Grunden, S. 25½° V. fra Ten-pound Island Fyr og N. 80¾° V. fra Eastern Point Fyr. 2) Prairie Shoal vandret stribet Spiraltønde flyttes c. 55 m S. 44° V. i til 9, m Vand ved S-Siden af Grunden, S. 59¼° V. fra Ten-pound Island Fyr og N. 6¼° V. fra Gloucester Breakwater Fyr, der ligger paa 42° 34' 57" N. Br. 70° 40' 23" V. Lgd.

**989.** Lystønder udlagt. Weymouth Fore River. Boston Harbor. Massachusetts. Til Brug ved Uddybningsarbejder er udlagt 2 røde Spiraltønder, hvorfra vises hvidt, fast Lys, nd for Weymouth Fore River, nemlig: 1) Harrys Rock Nr. 2 A, S. 24¼° V. fra Windmill Point Fyr og S. 87½° V. fra Strawberry Hill Faarn, og 2) Gull Point Nr. 4 A, S. 25½° V. fra Huset paa Raccoon Island og S. 66° V. fra Kanten af Eastern Neck. Tønderne inddrages den 1ste December 1912. Windmill Point Fyr: 42° 18' 10" N. Br. 70° 55' 20" V. Lgd.

**990.** Tønde inddrages. Chatham Bar. Chatham Harbor. Massachusetts. Omtrent den 15de Maj 1912 inddrages Chatham Bar Spidstønde 2 permanent. 41° 41' 00" N. Br. 69° 54' 45" V. Lgd.

**991.** Tønder inddrages. Nantucket Harbor. Massachusetts. Omtrent den 15de Maj 1912 inddrages følgende Spiraltønder i Nantucket Harbor: 1) Three-fathom West 2 A, 2) Three-fathom West 4 A, 3) Wreck 3 A, 4) Chord of the Bay 1 A, 5) East Flat 3 og 6) Shoal Spot 7. Nantucket Harbor: 41° 18' N. Br. 70° 06' V. Lgd.

**992.** Tønder inddrages. Muskeget Channel. Nantucket Sound. Massachusetts. Omtrent den 15de Maj 1912 inddrages følgende Tønder i Muskeget Channel permanent: 1) Edwards Shoal vandret stribet Tønde, 41° 25' 22" N. Br. 70° 17' 45" V. Lgd. 2) Tuckernuck Shoal lodret stribet Tønde, 41° 24' 00" N. Br. 70° 15' 35" V. Lgd.

**993.** Tønder inddrages. Edgartown Harbor. Nantucket Sound. Massachusetts. Omtrent den 15de Maj 1912 inddrages følgende Spiraltønder i Edgartown Harbor permanent: 1) Hatsett Rock 4, 2) Monohansett Rock vandret stribet, 3) Mill Rock 6. Edgartown Harbor: 41° 23' N. Br. 70° 30' V. Lgd.

**994.** Belysning af Uddybningsarbejder. New Bedford Harbor. Buzzards Bay. Massachusetts. 8 Pæle, hvorfra vises hvidt, fast Lys, er udsat i en 510 m lang Række, der gaar i S. 64¼° V. fra et Punkt 140 m SV. fra Crow Island, og benyttes ved Uddybningsarbejder. New Bedford Harbor: 41° 37' N. Br. 70° 54' V. Lgd.

**995.** »Brenton Reef« Fyrskib ombyttes med Reservefyrskib. Narragansett Bay. Rhode Island. Omtrent den 1ste Maj 1912 ombyttes »Brenton Reef« Fyrskib Nr. 39 midlertidigt med Reservefyrskib Nr. 16. Fyrkarakteren uforandret. Taagesignal gives med Sirene i Stedet for dobbeltønt Fløjte. 41° 25' 52" N. Br. 71° 22' 36" V. Lgd.

**996.** Fyr flyttet. Goat Island Shoal. Newport Harbor. Narragansett Bay. Rhode Island. Goat Island Shoal Fyr er flyttet c. 80 m NNV. i og vises nu fra en Pæl nær ved Demningen. 41° 28' 57" N. Br. 71° 19' 36" V. Lgd.

**997.** Lystønde forandret. Party Bar. New Haven Harbor. Long Island Sound. Omtrent den 1ste Maj 1912 forandres Party Bar Lystønde til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 41° 15' 25" N. Br. 72° 55' 00" V. Lgd.

**998.** Klokketønde udlagt. Hart Island. Long Island Sound. Den 23de April 1912 skulde

## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter **Evropa**, **Nord-Amerikas Ø.-Kyst**, **Syd-Amerika**, **Afrika** samt **Asiens S.- og Ø.-Kyst**. Længden angives fra **Greenwich Meridian**. De danske **Fyrs Synsvide** er anført for en **Øjehøjde** af **5 Meter**. **Højder** og **angivet i Meter (m)**, **Afstande** i **Samil (Sm)**, **Købelængder (Kbl)** eller **Meter (m)**. **Retninger** er **retvisende**, og **de**, der **angaar Fyr**, er **angivet fra disse**.

**Bemærkninger om Indholdet** bør **tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser**

### A.

De danske **Farvande**, **Færøerne**, **Island**, **Grønland** og **dansk Vestindien**

**990.** **Nat-Skydeøvelser.** **Farvand midlertidig spærret. Samsø Ø. og V. Kattegat.** Den 17de, 18de, 19de og 20de Juni 1912 afholdes **Nat-Skydeøvelser** i **Farvandet** saavel **Ø.** som **V.** for **Samsø**.

Skydepladsen **V.** for **Samsø** begrænses **mod N.** af en **Linie i Ø.—V.** gennem **Vageren** med **hvid Stage** og **1 nedadvendt Kost** ved **Svane-Grund NNV-Spids**, **mod Ø.** af en **Linie i N.—S.** gennem **Vageren** med **rød Stage** og **1 Kost** ved **Svane-Grund Ø.-Ende**, **mod S.** af en **Linie i Ø.—V.** gennem **Endelav N.-Punt** og **mod V.** af **Linien** fra **Endelav N.-Punt** til **Vageren** med **hvid Stage** og **1 nedadvendt Kost** ved **Svane-Grund NNV-Spids**.

Skydepladsen **Ø.** for **Samsø** begrænses **mod N.** af en **Linie i Ø.—V.** gennem **Vageren** med **hvid Stage** og **2 nedadvendte Køste** i **Lindholm-Dyb**, **mod Ø.** af en **Linie i N.—S.** gennem **Hafter-Barn Lystønde**, **mod S.** af en **Linie i ØSØ.—VNV.** gennem **Staalhøj-Hage** og **mod V.** af en **Linie i N.—S.** gennem **Lindholm V.-Punt**.

Naar **Skydning** finder **Sted**, er de **skydende Skibes** **elektriske Lyskastere** i **Virksomhed**, og **andre Skibe** advares **mod, paa de anførte Tider**, at **komme ind i de nævnte Farvande**, **Svane-Grund: 55° 50' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd.** **Lindholm: 55° 56' N. Br. 10° 43' Ø. Lgd.**

**991.** **Vrag forgesværes eftersegt. Langeland SV. Østersøen.** **Vraget**, der **var sunket c. 4 Sm V. ½ S.** fra **Kjels-Nor Fyr**, er **forfagves** **eftersegt.** **Kjels-Nor Fyr: 54° 43' 52" N. Br. 10° 43' 31" Ø. Lgd.** (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 906. Kjøbenhavn 1912.)

**992.** **Dybde over Vrag. Stevns SØ. Østersøen.** **Masttoppen** af **Damperen »Skakkeborg«** **fortraget** til en **Dybde** af **18 m.** **55° 07' N. Br. 12° 49' Ø. Lgd.** (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 704. Kjøbenhavn 1912.)

**993.** **Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Karrebæksminde Bugt. Smaaland-Farvandet.** Den 25de, 30te og 31te Maj 1912 vil der **blive afholdt Nat-Skydeøvelser** i **Karrebæksminde-Bugt.** **Skydepladsen** begrænses **mod N.** af **Sjælland S.-Kyst**, **mod Ø.** af en **Linie i N.—S.** gennem **Vageren** med **1 nedadvendt Kost** paa **V.-Enden** af **Knudshoved-Rev**, **mod V.** af en **Linie i N.—S.** gennem **Klokketønden** paa **Kirkegrund** og **mod S.** af en **Linie i Ø.—V.** gennem **Klokketønden** paa **Kirkegrund**.

Naar **Skydning** finder **Sted**, er de **skydende Skibes** **elektriske Lyskastere** i **Virksomhed**, og **andre Skibe** advares **mod, paa de anførte Tider**, at **komme ind i de nævnte Farvande.** **Kirkegrund Klokketønde: 55° 06' (13") N. Br. 11° 23' (12") Ø. Lgd.**

**994.** **Havnefyr midlertidig slukket. Rudkjøbing. Farvandet Syd for Fyen.** **Paa Grund af Reparation** af den **S.-lige Havnemole** ved **Rudkjøbing Havn** er det **grønne** og **hvide Forfyr**, der **staar paa det S.-lige Molehoved**, **midlertidig slukket.** **Arbejdspladsen** kan **være belyst** med **hvide Lanterner.** **Forfyrret: 54° 56' 21" N. Br. 10° 42' 38" Ø. Lgd.**

### B.

I. **Østersøen, Sundet og Lille Bælt.**

**995.** »Svinbådan« **Fyrskib** ombyttes **med Reservefyrskib.** **Sundet. Sverig.** Omtrent den 1ste Maj 1912 ombyttes »Svinbådan« **Fyrskib** midlertidigt **med Reservefyrskib** Nr. 28. **Fyr og Taagesignal** er **uforandret.** **56° 10' 41" N. Br. 12° 31' 08" Ø. Lgd.**

**996.** »Oscargrund« **Fyrskib** ombyttes **med Reservefyrskib.** **Flintevand. Sundet.** Omtrent den 8de Maj 1912 ombyttes »Oscargrund« **Fyrskib** midlertidigt **med Reservefyrskib** Nr. 26. **Fyr og Taagesignal** er **uforandret.** **55° 35' 22" N. Br. 12° 50' 45" Ø. Lgd.**

**997.** **Afmærkning forandret. Blokøen. Østersøen.** De i »Efterretninger for Søfarende«

Nr. 8, Kjøbenhavn 1912 behudede Forandringer i Almærkingen ved Bekingen Kyst er nu udløst. (Kort Nr. 160 og 206.)

**958.** Almærkedet Fyrskib udlagt. Reserverfyrskib inddraget. Bøtensen. Almærkedet Fyrskib er igen udlagt på Station og Reserverfyrskib Nr. 24 inddraget. 59° 09' 05" N. Br. 18° 08' 06" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 25. Kjøbenhavn 1912.)

**959.** Vrag almærket. Leba N. Tyskland. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er der udlagt en Vragmærket 100 m N. for Vraget N. for Leba. 54° 52' N. Br. 17° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 844. Kjøbenhavn 1912.)

**980.** Signaler gives midlertidig ikke. Kolberg. Medens Signalmusten ved Lodsvagt-huset i Kolberg fornyes i den nærmeste Fremtid, kan Signalfigurterne til Angivelse af Dybden i Indløbet ikke vises. 54° 11' N. Br. 15° 33' Ø. Lgd.

**981.** Fyr tændes. Kiel. Kieler Fjord. Den 1ste Maj 1912 tændes på NV-Hjørnet af den store Flydedok ved det kejserlige Værft i Kiel et rødt Lyngfyr, der vises To-Lyn hver 6 Sek., Lyn Ø. Sek., Morke Ø. Sek., Lyn Ø. Sek., Mørke 4. Sek. 54° 19' N. Br. 10° 09' Ø. Lgd.

## II. Kattegat og Skagerrak.

**962.** Almærkning forandret. Skelder-Vik. Sverig. De i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 35, Kjøbenhavn 1912 behudede Forandringer i Almærkingen i Skelder-Vik er nu udløst. (Kort Nr. 156, 160, 247, 210 og 211.)

**963.** Fyr forandres. Vingskär. I Løbet af 1912 forandres Vingskär Fyr til at vise Et-Blæk hver 3 Sek. De nuværende røde Lysvinkler fra N. 16° V. til N. 17° Ø. og fra c. S. 78° Ø. til S. 130° Ø. skal forandres til grønne Lysvinkler. I øvrigt uforandret. 56° 25' 30" N. Br. 12° 35' 32" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Løds, Side 235.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**964.** Øvelsesfelt spærret. Guxhavet. Elben. Tyskland. Indtil Udgangen af Juli 1912 afholdes Øvelser ved Guxhavet uden for Farvandet, mellem Tønderne 14 og 17. Øvelsesfeltet er i øvrigt mærket med røde Tønder med rød Flag, og paa det findes Krauer og nogle smaa Dampere, der om Natten kan føre 3 Lys, rødt, hvidt, rødt, lodret for hinanden.

Fra 29de Juli til Midten af September 1912 er et Øvelsesfelt almærket paa tilsvarende Maade S. for Kjøbenhavn, V. for Farvandet.

Passage over og Ankring paa Øvelsesfelterne er forbudt. Anvisninger skal følges. Tønde 14: 53° 53' N. Br. 8° 43' Ø. Lgd.

**965.** Fyr flyttet. Altona. Elben. Paa Grund af Altona Havns Udvidelse V. efter er det røde og grønne, faste Fyr paa den V.-ligste Dug d'Albe ved V.-Kajen flyttet 310 m S. 68° V. i til den V.-ligste Dug d'Albe ved det nye Havn anlæg. I øvrigt uforandret. Ny Plads: 53° 32' 36" N. Br. 9° 52' 05" Ø. Lgd.

**966.** Deviationsbæker midlertidig fjernet. Wilhelmshaven. Jade. Deviationsbækerne 312 og 314 paa Diget ved Wilhelmshaven, S. for Indløb III, er indtil videre borttaget. 53° 31' N. Br. 8° 09' Ø. Lgd.

**967.** Midlertidig Inddragning af »Dorkumriff« Fyrskib. Paa Grund af Ombygning vil »Dorkumriff« Fyrskib ikke være paa Station i nogle Dage mellem den 1ste og 6te Maj 1912. 53° 46' 4' N. Br. 6° 04' 4' Ø. Lgd.

**968.** Andvningstønde omlyttet med Lystønde. Noordergrøden. Zeegat van Terselling. Holland. Noordergrøden Andvningstønde er nu omlyttet med en rød og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formrøskelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Den ligger i 23. m Vand paa 53° 26' 36" N. Br. 5° 07' 43" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 254. Kjøbenhavn 1912.)

**969.** Almærkning forandret. Westgal Marsløp. Zeegat van Tersel. Paa Grund af Forandring i Farvandet ved Bollen er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: Spidstønde Nr. 3 i 9 m Vand, paa 52° 56' 00" N. Br. 4° 37' 32" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 4 i 12 m Vand, paa 52° 56' 21" N. Br. 4° 38' 22" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 4 a i 17 m Vand, paa 52° 56' 36" N. Br. 4° 38' 54" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 5 i 12 m Vand, paa 52° 56' 47" N. Br. 4° 39' 56" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 2 i 7 m Vand, paa 52° 56' 05" N. Br. 4° 36' 18" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 3 i 9 m Vand, paa 52° 56' 22" N. Br. 4° 37' 00" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 4 i 11 m Vand, paa 52° 56' 38" N. Br. 4° 38' 38" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 5 i 15 m Vand, paa 52° 56' 54" N. Br. 4° 38' 12" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 10 i 10, m Vand, paa 52° 59' 12" N. Br. 4° 45' 46" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 11 i 10, m Vand, paa 52° 59' 54" N. Br. 4° 47' 20" Ø. Lgd.

**970.** Vrag uskadeliggjort. Lømmær Sø. Zuidtersee. Vraget af Tjalken Sø. for Lømmær

er uskadeliggjort og Almærkingen inddraget. 52° 49' 00" N. Br. 5° 44' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 229. Kjøbenhavn 1912.)

**971.** Vragbæke borttaget. Schokland. Zuidtersee. Vragbæken N. for Schokland er borttaget. 52° 39' N. Br. 5° 46' Ø. Lgd.

**972.** Fyr forandres. Hoek van Holland. Omtrænt den 13de Maj 1912 forandres Lebyrono ved Hoek van Holland. Baglytet skal vise hvidt To-Lyn hver 10 Sek., Lyn Ø. Sek., Mørke 2. Sek., Lyn Ø. Sek., Mørke 7. Sek., Mølle m. 74° V. og N. 70° V. viser Fyret svagere hvidt, fast Lys mellem Lynene. Ø. for Luinen Hoek van Holland—Stykket Andvningstønde vil Fyret ses som enkeltblende, naar det er mindre sigtbart. 51° 58' N. Br. 4° 08' Ø. Lgd. Forfyrret skal som hidtil vise rødt, fast Lys, men bliver forstærket. Det skal lyse 100 paa hver Side af Ledelinien, fra N. 82° V. til N. 62° V. (Kort Nr. 180.)

**973.** Fyr forandres. Goeree. Omtrænt den 8de Maj 1912 ombygtes Goeree hvide Fyr med Tre-Blæk med et hvidt, fast Fyr, der er forstærket 40 paa hver Side af Linien gennem Løzen Bank Fyr. Flammens Højde: 45 m. 50 m høj Fyrbæke. 51° 49' N. Br. 3° 58' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2827. Kjøbenhavn 1911.)

**974.** Miner udlagt. Hartingvliet. Zeegat van Goeree. Mellem Spidstønderne 1 og 2 i Hartingvliet er udlagt uldte Miner, som er almærket med røde Tønder med Flæg. De ligger dekris ude i Farvandet og optages igen den 22de Juli 1912. Hartingvliet: 51° 49' N. Br. 4° 09' Ø. Lgd.

**975.** Opmaalinger foretages. Advarsel. River Hamber. England. I Maj og Juni 1912 foretages Opmaalinger ud for Mundingen af River Hamber mellem 53° 25' og 53° 40' N. Br. og Ø. efter til 0° 30' Ø. Lgd. Near Opmaalingskibene er til Ankers, vil de vise og give Signaler som for Skibe, der arbejder med Telegramkabler. Forskellige Baakelønder med Flæg vil blive anvendt under Opmaalingen; de er ikke belyst om Natten, hvorfor man advares mod at beskadige dem.

## IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**976.** Vrag almærket. Trouville. Frankrig. Et Fartøj er sunket i Løbet til Trouville Haven ved det inderside af Ø-Mølen. Vraget er almærket med 2 Balloner lodret for hinanden eller 2 røde Lanterne lodret for hinanden ud mod Løbet og en hvid Lanterne agterude. 49° 22' 00" N. Br. 0° 04' 45" Ø. Lgd.

**977.** Fyr atter tændt. Nantes. Saint-Malo. Fyret paa Noires Moloboved, der viser hvidt To-Blæk, er atter tændt og det midlertidige, røde, faste Fyr er slukket. 48° 38' 36" N. Br. 2° 01' 47" V. Lgd.

**978.** Nødsignaler fra Fyrskibe. Liverpool Bay. England. I. Hvis et Fyrskib er i Nød, gives følgende Signaler: A. om Dagen, 1) En Kvaldraket hver 1 Minut indtil der svares fra Land. 2) Fløget i Stov eller helst omvendt, hvor det helst kan ses. 3) Afstandssignalet et blåt Flæg (Redningsbøds-Flæg) med Ballon over eller under, hvor det helst kan ses. B. om Natten: 1) Flamme om Bord, som af Fakler, brendende Fade osv. 2) En Kvaldraket efterfulgt af en Raket med rød Stjerne, aflyret skiftevis med 1 Minut Mellumrum indtil der svares fra Land. II. Hvis et Skib eller Fartøj (ikke Fyrskib) ses at være i Nød eller antages at behøve Hjælp af Redningsbøds, og enten det giver Nødsignal eller ikke, gives følgende Signaler: A. om Dagen 1) En Kvaldraket hver 1 Minut indtil der svares fra Land. 2) Redningsbøds-Flæg, helst indtil Hjælp ankommer eller Livstønen er forbi. B. om Natten: En Kvaldraket fulgt af en Nødraket, skiftevis aflyret med 1 Minut Mellumrum indtil der svares fra Land.

Følgende Stationer har Kvaldraketter: Formby, Hoylake, Hilbre, Point of Ayr og New Brighton. Waterloo Kystvagt-Station har almindelige Raketter. Under alle Forhold, som gaar ind under I eller II skal ingtlaes: 1) at ingen andre Signaler gives uden højeste Nødvendighed. 2) Naar Livstønen er forbi, hejses Fløget og forbliver vøjende c. 10 Minutter. 3) Alle Nødsignaler gentages af alle Fyrskibe.

»North-west« Fyrskib: 53° 31' 4' N. Br. 3° 31' V. Lgd. »North-east« Fyrskib: 53° 31' 4' N. Br. 3° 31' V. Lgd. Portland Harbour. I Portland Harbour er der udlagt 5 Rækker Forløjnder til Brug for Torpedojagere, S. for Kul-Hukene Nr. 4, 5, 8 og 9. 50° 34' 3' N. Br. 2° 27' 4' V. Lgd.

**980.** Forandring af Fyr udsat. Inishæe. Galway Bøgt. Irland V.-Kyst. Forandringen af Inishæe hvide og røde, faste Fyr til et hvidt og rødt Fyr med En-Formrøskelse hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., vil først finde Sted i Løbet af 1912. 53° 02' N. Br. 9° 31' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 455. Kjøbenhavn 1911.)

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**981.** Tønde udlagt. Basse Mendana N. Channel du Petit Léach. Frankrig. En hvid og rød vandret stribet Spirtønde med Timeglas er udlagt i 16 m Vand, c 130 m N. for Basse Mendana, ved Ø-Siden af Channel du Petit Léach. 48° 16' 07" N. Br. 4° 39' 30" V. Lgd.

Hart Island Kløkketønde 32 udlægges i 5 m Vand, S. for Hart Island, S. 53° V. fra Sands Point Fyr og N. 18° Ø. fra Stepping Stones Fyr, som ligger paa: 40° 49' 28" N. Br. 73° 46' 31" V. Lgd.

**999. Tønde ombyttes.** City Island Shoal, Long Island Sound. Ontrent den 1ste Maj 1912 ombyttes City Island Shoal Spiritønde 32 med en rød og sort vandret stribet Spiritønde uden Nr. 40° 50' 01" N. Br. 73° 47' 25" V. Lgd.

**1000. Uddybningsarbejder.** Hell Gate, East River, New York. S. for Mill Rock, hen imod Middle Reef foretages Uddybning. Uddybningsmaskinerne skal passeres med Forsigtighed og man maa ikke gaa mellem dem og Mill Rock. Mill Rock Fyr: 40° 46' 52" N. Br. 73° 56' 18" V. Lgd.

**1001. Lystønde inddraget.** Fire Island Inlet, Long Island, New York. Fire Island Inlet lodret stribe Lystønde er permanent inddraget. 40° 37' 00" N. Br. 73° 19' 10" V. Lgd.

**1002. Lystønde udlagt.** Jones Inlet, Long Island, New York. Jones Inlet Lystønde 2 J I, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt ved Jones Inlet Kløkketønde. 40° 35' 30" N. Br. 73° 32' 23" V. Lgd.

**1003. Kløkketønde ikke inddraget.** Centerville, Newark Bay, New Jersey. Centerville Kløkketønde 2 er ikke inddraget. Bergen Point Fyr: 40° 38' 35" N. Br. 74° 08' 54" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 780. Kjøbenhavn 1912.)

**1004. Vrag afmærket.** Thomas Point Shoal Fyr NØ, Chesapeake Bay. Vraget af Skonterten »Herbert D. Maxwell« ligger c. 2¼ Sm N. 44½ Ø. fra Thomas Point Shoal Fyr, og er nu afmærket med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 6 Sek. Fyret: 38° 53' 56" N. Br. 76° 26' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 878. Kjøbenhavn 1912.)

**1005. Kløkketønde flyttet.** North Breaker, Savannah River, Georgia. North Breaker Kløkketønde 2 T er nu flyttet. Savannah River Indløb: 32° 00' N. Br. 80° 46' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 466 og 883. Kjøbenhavn 1912.)

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

**1006. Tønde Plads, Grund.** Sand Bluff Shoal, St. Andrews Bay, Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Sand Bluff Shoal Spidstønde 2 ligger ved Drejet fra første til anden Del af den gravede Rende, 300 m S. 10° V. fra St. Andrews Bar Forfyr, der ligger paa 30° 05' 18" N. Br. 85° 38' 38" V. Lgd. e. 60 m N. for Tønden findes en 2, m Grund, der strækker sig NV. ud.

**1007. Tønde indruges ikke.** Spanish Shanty, St. Andrews Bay, Florida. Spanish Shanty lodret stribe Spidstønde indruges ikke. 30° 06' 22" N. Br. 85° 41' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 892. Kjøbenhavn 1912.)

**1008. »South Pass« Fyrskib indruges midlertidigt.** Mississippi Indløb, Louisiana. »South Pass« Fyrskib Nr. 43 indruges ontrent den 1ste Juni 1912 midlertidigt i Anledning af Reparation. 28° 59' 09" N. Br. 89° 06' 47" V. Lgd.

**1009. Ledefyr tændes.** Bayou St. John, Lake Pontchartrain, Louisiana. Ontrent den 30te April 1912 tændes 2 røde, faste Ledefyr ved Bayou St. John. Forfyret vises fra en Pæl i 1.º m Vand. Flammens Højde: 4 m. 30° 01' 50" N. Br. 90° 04' 58" V. Lgd. Bagfyret staar 60 m S. 27° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 8 m. Fyrene leder gennem Indløbet og lyser 22½º paa hver Side af Ledelinien.

**1010. Fyr tændes ikke.** Southwest Pass, Mississippi Indløb, Louisiana. Southwest Pass West Jetty Fyr vil ikke blive tændt igen. 28° 55' 09" N. Br. 89° 25' 42" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 610. Kjøbenhavn 1911.)

**1011. »Head Bank« Fyrskib ombyttes midlertidigt med Lystønde.** Galveston, Texas. Ontrent den 10de Maj 1912 ombyttes »Head Bank« Fyrskib Nr. 81 midlertidigt med en rød Lystønde, mærket LV 81, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 29° 06' 05" N. Br. 94° 12' 30" V. Lgd.

**1012. Fyrs Karakter.** Uvilla Island, Honduras. Fyret paa Uvilla Island V.-Ende er et Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 18 Sek., Blink 6 Sek., Mørke 12 Sek., og ikke som tidligere meddelt. 16° 06' 05" N. Br. 86° 59' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1860. Kjøbenhavn 1910.)

**1013. Oplysning om Fyr og Baake.** Gordo Point, Nicaragua. Gordo Point Fyr er et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 18½ Sek., Blink 4½ Sek., Mørke 15½ Sek. Der staar en Baake tæt NØ. for Fyret. 14° 23' N. Br. 83° 15' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2115. Kjøbenhavn 1911.)

**1014. Oplysninger.** Grund fundet, Ensenada Mora (Pelon Harbor), Cuba S.-Kyst. Adskillige Baaker og Tønder ved Ensenada Mora er forsvundet eller delvis ødelagt. Nogle nye Baaker og Tønder er anbragt. Der er fundet 5, m Vand paa 8 m Grund 900 m N. 55° V. fra Baaken paa Pajaro Cay. 19° 53' N. Br. 77° 18' V. Lgd.

Havn U. K. eller Kontinentet pr. Maj, 21/ à 21/6 pr. Juni. Bombay/U. K. eller Kontinentet 25/6 Dodvægtsbasis én, 26/ to Havne, Hamburg 6 d. ekstra, Frankrig 6 d. ekstra, pr. Maj.

Sørtehavet etc. har kun fraglet meget lidt i den sidste Uge. Novorossisk/Rotterdam 12/6, prompt. Kher-son, Nikolajeff eller Odessa 14/ L. H. A. R., 14/6 Hamburg, Annullering 5. Maj. Fra Sulina er betalt Fres. 14 pr. prompt til Genua. Azow fragtede en enkelt Baad til 15/6 Rotterdam, og 10/ bydes til Hamburg. For Salt fra Eupatoria er Raten c. 17/ til russisk Østersøhavn.

Middelhavet. Erts Carthage/Rotterdam 8/6, Emden 9/, »full terms«, prompt. Fra Grækenland sluttedes nogle større Baade til 3/3 Middlesbro eller Rotterdam, pr. Maj. Huelva/Boness 8/3, »Tharsis terms«, Kings Lynn 8/6, Savannah 11/6 f. d., pr. Maj. Santander/Rotterdam 5/, Complimento Lastning, prompt. Bilbao/Middlesbro 4/9, prompt. Fosfat Bona/Rotterdam 7/3 f. d., prompt. Oljekager Marseille/Sverig (tre Pladser) 14/6 prompt.

Nordamerika. For Deals betalles 50/ fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Kul Virginia/Montevideo 81/6 (6,000), Filadelfia/Genua eller Neapel 17/, Norfolk/Genua eller Palermo 19/. Korn Filadelfia/udsøgt Havn 2/9, Hamburg 2/10½ pr. Maj. Golfen 14/6 Netto Charter én Havn til én Havn, 15/ to Havne til to Havne pr. 1.—20. Juni. Golfen til Liverpool eller Bremen 46/3, Havre 47/6, Form »O«. Tommer fra Golfen 102/6 Rotterdam pr. Maj, 141/3 River Plate pr. 15. Maj—10. Juni. Paa Timecharter sluttedes nogle Baade med Levering U. S. Tilbagelevering Brasilien til 6/3 Dodvægt.

Sydamerika. Fra Buenos Aires eller La Plata

er betalt pr. Maj 26/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet og fra San Lorenzo Grænsen 27/6 à 28/ pr. Maj. Bahia Blanca betalte 28/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, prompt, alt med 6 d. mindre for direkte Havn.

Østersøen. Fra Petersborg er betalt Fres. 34 D. B. Ghent, Mk. 24½ à 25 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, 28/ Kortprops til Østkyst Kulhavn, alt pr. prompt. For Korn til Rotterdam kan faas 1/1½ à 1/2¼. Riga er saa temmelig uforandret paa Basis af 23/ D. B. til London, 27/ Bristol Kanalen, Fres. 28 Ostende eller Antwerpen, 29½ Ghent, 32 Rouen. Korn fra Libau eller Windau c. 11 d. Havrebasis London eller Rotterdam, 1/ Antwerpen. Blandt Befragtingerne fra Botten nævner vi Fres. 32½ D. B. Åbo/Ghent (750), 36½ lutter Brædder Sundsvall (tre Pladser)/Ghent 520, 33/ D. B. B. Hernösand (to Pladser)/Cork (440), Fres. 80 D. B. B. Söderhamn/Barcelona (700). For Korn fra Königsberg noteres 1/1½ Hvedebasis til Rotterdam.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth er sidst betalt 4/ à 4/3 Kronstadt (2,000—4,000), 3/9 Lübeck (1,950), 4/ Horsens (2,200). 7/9 à 8 Genua eller Savona, 8/3 Venedig (7,400), 7/3 Port Said (5,100). Fra Firth of Forth sluttedes der til 4/6 à 4/7½ Kronstadt, 4/1½ Riga (1,500), 3/10½ Swinemünde (2,200). 4/6 god dansk Havn (1,600), 5/4½ Mariager (800), 6/ Helsingør (550). 8/ Genua (3,000), 15/3 Buenos Aires (5,000). Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport nævner vi: 5/6 Kronstadt (2,200), 8/ Malaga eller Barcelona (2,600—2,800), Fres. 8 Algier, 8 à 8½ Marseille, 7/9 Genua eller Savona, 8/ Venedig (6,100), 7/9 Piræus (2,900 med 500 Tons Losning), 7/3 Port Said (5,800), 9/4 à 9/3 Cap Verde (3,000 resp. 2,400), 15/ River Plate (5,000—5,600).

## VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**1015. Oplysning om Baaker og Tander.** Tierra del Fuego S.-Kyst. Chile. Baake 6 paa Øen Garden ud for Banner Bugt paa N.-Siden af Øen Pleton er ødelagt, men i Nægheden staar et kendetligt Træ, paa hvis Stamme er fastet et lodret Brædt og to vandrette Brædder. 55° 01' S. Br. 66° 57' V. Lgd.

Følgende Baaker er forsvundet: 1) Baaken paa Øen Termino i Timbales Gruppen; 54° 53' 59" S. Br. 70° 17' 45" V. Lgd. 2) Baaken paa Punta Vueltia paa Øen Jorjiana i Brecknock Fjeld; 54° 39' 40" S. Br. 70° 47' 40" V. Lgd. 3) Baakerne paa Punta Piramide; 54° 37' S. Br. 71° 59' V. Lgd. 4—6) Baakerne paa Quo Vadis, ved Luz Haven og ved Punta Miguel i Ocasion Kanal ved Brecknock Halvø. 7) Baaken paa den SV.-lige Del af Øen Birrit i Desolada Bugt; paa den lille Klippeø V. for dens Plads findes et lille kors; 54° 44' S. Br. 71° 19' 1/2 V. Lgd.

Tønden ved Condor Banke ved Condor Øen i den V-lige Ende af Timbales Gruppen findes ikke; 54° 53' S. Br. 70° 20' V. Lgd.

**1016. Oplysning om Skær.** Tortola Island S. Panama Bay. Panama. Der er fundet 0 m Vand paa Skæret S. for Tortola Island. Det ligger i 5 m Vand. Sm S. 18' 0" Ø. fra S.-Enden af Tortola Island, paa 8° 51' 11" N. Br. 79° 33' 54" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2061. Kjøbenhavn 1910.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1017. Fyr efter tøndt.** Sourdaras, Marseille, Frankrig. Sourdaras hvide, faste Fyr er efter tøndt. 43° 17' 01" N. Br. 5° 20' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2615. Kjøbenhavn 1910.)

**1018. Fyr forandres midlertidigt.** Capo Caccia, Sardinien V.-Kyst. I Slutningen af April 1912 forandres Capo Caccia Fyr til midlertidigt at vise hvidt, faste Fyr. Lysvinklen mellem S. 83° 0' og S. 83° 0' V. faar en Lysvinkel af 6 Å 8 Sm. 40° 33' 37" N. Br. 8° 09' 48" Ø. Lgd. **1019. Fyr forandres midlertidigt.** Punta Marsala, Isola Favignana. Egenskaber. Sicilien. I den nærmeste Fremtid forandres det grønne Fyr paa Punta Marsala midlertidigt til at vise hvidt, faste Fyr. Synsvide: 9 Sm. 37° 54' 19" N. Br. 12° 21' 58" Ø. Lgd.

**1020. Løb afmærket.** Avarsel. Chioggia, Italien. Ved den yderste Del af Caronnan Kanal er gravet et 3 m Løb, der gaar i N. 27° Ø—S. 27° V. Det er paa Ø.-Siden afmærket med 10 Due d'Alber; den S.-ligste staar 960 m N. 86° V. fra Fyret paa S. Felice Fort, den N.-ligste 890 m N. 57° V. fra samme Fyr. V.-Siden er afmærket med 2 Due d'Alber ved Lobets Munding; henholdsvis 945 m N. 51 1/2° V. og 1030 m N. 85° V. fra samme Fyr. Da Dydden er aflaget paa Chioggia ydre Barre og i Caronnan Kanalen fra tværs af Fort Caronnan til den N.-lige Ende af det nye Løb, maa der udvises Forsigtighed ved Besøingen. S. Felice Fort Fyr: 45° 13' 47" N. Br. 12° 17' 27" Ø. Lgd.

**1021. Fyr tøndt.** Fyr slukkes. Pola, Østerrig-Ungarn. I Pola Forhavn er nu paa Hovedet af Bolgebræden, som udgaar fra Kap Compare, tøndt et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. (Ikke fast Fyr som tidligere meddelte). Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 5 Sm. 44° 53" N. Br. 13° 47' 4" Ø. Lgd.

Omtrent den 1ste Maj 1912 slukkes Kap Compare Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 683. Kjøbenhavn 1912.)

**1022. Fyr slukket.** Tripolis, Tripolis. Det hvide, faste Fyr paa Forte Spanish NØ.-lige Del er slukket. 32° 54' 27" N. Br. 13° 11' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2624. Kjøbenhavn 1911.)

## IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

**1023. Fyr forandret.** Colombo, Ceylon. Omtrent den 1ste Maj 1912 foretages følgende Forandringer: 1) Det røde, faste Fyr paa Kransen paa den forlængede SV.-Bolgebryder slukkes og det tændes et rødt Fyr Southvest Breakwater Extension med En-Formørkelser hver 30 Sek., Lys 27 Sek., Mørke 3 Sek., paa Fortkængsels N.-Ende. Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 13 Sm. 18 m højt Taarn. 6° 57 1/2' N. Br. 79° 50 3/4' Ø. Lgd. 2) Southvest Breakwater røde, faste Fyr ved Landgangsstedet paa Bolgebryderens Hoved ombyltes med et hvidt Fyr, der viser En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Fyret lyses fra N. 18° V. gennem N.-til S. 14° V. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm. 3) Det grønne Fyr med Formørkelser ved Beddingen yderst i Havnen slukkes. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2800. Kjøbenhavn 1911.)

**1024. Grund fundet.** Kamla Island SV. Mergui, Birma. Bay of Bengal. En 6 m Grund

er fundet 3,3 Sm S. 27° V. fra Toppen af Kamla Island. 12° 58' 45" N. Br. 98° 26' 40" Ø. Lgd.

## X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**1025. Tønde inddraget.** Bajan Goul, Sumatra Ø.-Kyst. Den yderste, hvide Spidsstønde ved Bajan Goul er permanent inddraget. 7° 40' 2" N. Br. 98° 01' 2" Ø. Lgd.

**1026. Oplysning om Grund.** Tønde udlagt. Koendø V. Sumatra Ø.-Kyst. Den nylig fundne Grund V. for Koendø ligger paa 0° 53' 14" N. Br. 103° 14' 30" Ø. Lgd. Den har en Udstrækning af 150 m og bestaar af Sten, Korall og Mudder; et Par Sten falder for ved Springrøds Lavvande. Den hvide Tønde er udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 745. Kjøbenhavn 1912.)

**1027. Fyr forandret.** Tandjeng Pandan Red, Billiton V.-Kyst. Det nye Fyr ved Tandjeng Pandan Red er forandret til et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Det lyses fra S. 64° V. gennem V. N. og Ø. til S. 32° Ø. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 10 Sm. Hvid Fyrhæke: 2° 44' 3" S. Br. 107° 36' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2803. Kjøbenhavn 1911.)

**1028. Baaker opløst.** Kapoas Rivier, Bornø V.-Kyst. Baaker med hvid Kugle er opført paa Enden af Bankerne ved Delingen af: 1) Groote og Kleine kapoas, 0° 19' 21" S. Br. 109° 35' 00" Ø. Lgd. 2) S. Poengget Besar og S. Koehoe (Tj. Olak Olak), 0° 20' 16" S. Br. 109° 25' 35" Ø. Lgd. 3) S. Koehoe og S. Koehoe Kefiji, 0° 28' 14" S. Br. 109° 21' 51" Ø. Lgd.

**1029. Rev rapporteret.** Midai S.-Kyst. Eroot Matona-Bihanden. Et Korallrev med 3,4 m Vand er rapporteret at ligge S. for Midai, paa 2° 57' 5" N. Br. 107° 47' 6" Ø. Lgd.

**1030. Fyr tøndt.** Daiten Ko, Kwang Tung, China. Et ubegyndt hvidt, fast Fyr er tøndt paa Yderenden af den Ø.-lige Bolgebryder ved Daiten Ko. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 8 Sm. 38° 56' 10" N. Br. 121° 39' 46" Ø. Lgd.

**1031. Undervandsstøkke inddraget.** »Drinkwater Pointe« Fyrskib. Yang Tse Kiang. »Drinkwater Pointe« Fyrskib har ikke mere Undervandsstøkke. 31° 24 1/2' N. Br. 121° 51' Ø. Lgd.

**1032. Radiotelegrafisk Tidssignal.** Choshi Ko, Honsju, Japan. Fra Radiotelegraf-Stationen ved Choshi Ko gives daglig, Sundag undtagen, radiotelegrafisk Tidssignal Kl. 9 Tim. 00 Min. 00 Sek. Japan Midteldtid = 0 Tim. 00 Min. 00 Sek. Greenwich Midteldtid. Signalet er tydeligt oplyst c. 1000 Sm Ø. fra Stationen. 35° 43' N. Br. 140° 52' Ø. Lgd.

**1033. Fyr forandret.** Pinamu (Pinan), Taiwan. Pinamu hvide, faste Fyr er forandret til et Lynfy, der viser hvidt El-Lyn, hver 3 Sek. Synsvide: 12 Sm. 22° 45' N. Br. 121° 09' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1876. Kjøbenhavn 1910.)

**1034. Vag afmærket.** Shimonoseki Stræde. Vraget af et musletet Sejlskib ligger i det Ø.-lige Indløb til Shimonoseki Stræde, 8 1/2 Kl N. 24 1/2° V. fra He Saki Fyr. Vraget er mærket med 2 Paale. Fyret: 39° 58' N. Br. 131° 01' Ø. Lgd.

**1035. Grund findes ikke.** Maka No Su, Shimonoseki Stræde Ø.-lige Indløb. Naikai (Taland Søen), 6,4 m Grunden N. for Naka No Su. 13 1/2° V. fra He Saki Fyr, er forgyæret eftersøgt. Fyret: 39° 58' N. Br. 131° 01' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 750. Kjøbenhavn 1911.)

## Bekendtgørelser m. m.

**1036. Observationsplads.** Malinö, Sundet, Sverig. Indtil 1ste April 1913 er der Observationsplads ved Malinö for Skibe, kommande fra kolensnitte Plads. Malinö 55° 37' N. Br. 19° 59' Ø. Lgd.

**1037. Forbud.** Tyrkiet. I Folge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den Tyrkiske Regering i Betragtning af de nuværende exceptionelle Omstændigheder udstedt Forbud imod, at Skibe i Konstantinopel Haven benytter sig af Radiotelegrafi.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgave.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Kjøbenhavn 27./4. — Amalienborg ank. Prestan 29./4. — Anna Mærsk afg. Riga 27./4. — Brattingsborg pass. Barbados 17./4. — Børglum afg. Las Palmas 19./4. — Chassie Mærsk ank. Enpatria 22./4. — Dansborg ank. Huelva 29./4. — Elsborg ank. Newport 29./4. — Esrom ank. Bangkok 15./4. — Flynderborg afg. Tanagerog 29./4. — Fredensborg ank. Garston 25./4. — Frederiksborg afg. Newcastle 23./4. — Guldberg ank. West Hartlepool 29./4. — Gurte pass. Lydd 27./4. — Hammershus pass. Lizzard 20./4. — Harrildsborg pass. Algier 28./4. — Hundborg ank. Bordenax 28./4. — Honeborg ank. Methil 19./4. — Jelling ank. Teneriffe 22./4. — Jømsborg pass. Holtenau 28./4. — Jungshoved ank. Theodosia 5./4. — Jøgersborg ank. Trondhjem 27./4. — Kalundborg pass. Kjøbenhavn 25./4. — Kalø ank. Berdiensch 27./4. — Klampenborg ank. Newcastle 25./4. — Kronborg afg. Mobile 19./4. — Lejre afg. Mobile 25./4. — Lilleborg ank. Birkenhead 25./4. — Marselisborg ank. Emden 28./4. — Næsborg pass. Sagres 26./4. — Peter Mærsk ank. Rotterdam 27./4. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 26./4. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Silkeborg ank. Acton Grange 25./4. — Skanderborg ank. Gallipolis 20./4. — Skjoldborg ank. Pernau 26./4. — Skodsborg ank. Thamshavn 29./4. — Spigerborg afg. Newport 20./4. — Stegelborg ank. Lübeck 21./4. — Stjerneborg ank. Santander 21./4. — Søborg afg. Barrow 30./4. — Taarnborg ank. Pernau 30./4. — Tuborg ank. Labraggen 27./4. — Ulfborg afg. Newcastle 25./4. — Uranienborg ank. Sunderland 24./4. — Visborg afg. Ghent 27./4. — Vordingborg ank. Pamaron 22./4. — Ørkild ank. Kjøbenhavn 23./4.

**Vesterhavet.** Inger, Schiff, ank. Sevilla 30./4. — Nexos, Basse, ank. Stettin 30./4. — Cito, Jepsen, afg. Söderhamn 29./4. til Alicante. — Nora, Lauritsen, ank. Ibiza 29./4. — Fylla, Brinch, ank. Mariagerfjord 30./4. — Nancy, Mikkelsen, ank. Ibiza 29./4.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shunkoff, Brandt, ank. Leith 1/5. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 26./4. — Russ, Petersen, ank. Santa Fe 4./4. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Ghent 29./4. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Bahia Blanca 20./4. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 26./4. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. New York 20./4. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Malmö 30./4. — Nawa, Dahl, ank. Buenos Aires 28./3.

**Det asiatiske Kompagni.** Bintang pass. Gibraltar 27./4. udg. — Samni afg. Genua 28./4. udg. — Bandon afg. Singapore 25./4. udg. — Pangan ank. Middlesbro 30./4. udg. — Chumpon afg. Port Said 28./4. hjemg. — Esrom afg. Bangkok 28./4. hjemg. — Arabien ank. Hongkong 24./4. hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 29./4. — Siam ank. Rotterdam 28./4. udg. — Tranquebar afg. Suez 1/5. hjemg. — Cathay afg. Funchal 29./4. udg. — Indien afg. Seattle 18./4. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 23./4. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 20./4. udg. — St. Jan ank. London 28./4. udg.

**Torm.** Sara, Jensen, pass. Kjøbenhavn 30./4. — Helene, Sørensen, ank. Stettin 19./4. — Sjælland, Svarrer, ank. Brügge 29./4. — Agnete, Dam, afg. Rotterdam 1/5. — Hermia, Farup, afg. Grangemouth 30./4. — Alice, Jørgensen, afg. Danzig 30./4.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. West Hartlepool 30./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Ghent 1/5. — Valborg, Hansen, ank. Korsør 27./4. — Estrid, Hansen, pass. Kjøbenhavn 30./4. — Gunhild, Hansen, afg. Ghent 1/5.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Hamborg 26./4. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. South Shields 28./4. — Svend, Schmidt, ank. Sundswall 29./4. — Urania, Clausen, ank. Neufahrwasser 29./4.

**Nordssen.** Nordland, Larsen, ank. Dunston 29./4. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. West Hartlepool 26./4. — Holland, Poulsen, ank. Huelva 27./4. — England, Andersen, ank. Gjedser 29./4. — Rusland, Bennetsen, afg. Helsingør 30./4.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Brügge 29./4. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 1/5.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Söderhamn 29./4.

**Frø.** Austa, Bagger, ank. Blyth 29./4. — Freja, Nielsen, pass. Kronstadt 1/5. — Vera, Thing, ank. Aarhus 29./4.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstedt, ank. Grangemouth 1/5. — London, Bom, ank. Kratzwieck 29./4. — Paris, Tholander, ank. Königsberg 26./4. — Bryssel, Kaas, afg. Methil 30./4. til Kalundborg.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Hamburg 30./4. til Emden. — Wieu, Boeck-Hansen, afg. Dartmouth 30./4. til Hamburg. — Roma, v. Thun, afg. Algier 26./4. til Kopervik.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 28./4. til Aarhus. — Skinfaxe, Faber, afg. Korsør 29./4. til Burntisland. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Ghent 29./4. til Burntisland.

**Ærø.** Energi, Jensen, ank. Stugsund 29./4. — Emanuel, Svane, ank. Nerre Sundby 29./4. — Erindring, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 27./4.

**Dansk Dampskibsselskab Rossia.** Generalkonsul Elisejeff afg. Lübeck 29./4.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Oskarshamn 30./4. — Nelly, Clausen, ank. La Rochelle 25./4. — Fanny, Eriksen, ank. Antwerpen 18./4. — Lilly, Duhn, pass. Eastbourne 1/5. for Rotterdam. — Alexy, Sørensen, afg. Algier 28./4. til Saffi. — Dagny, Bang, ank. Island 26./4. — Mary, Clausen, or afg. Honfleur til Blyth.

**Æimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Grangemouth 19./4. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 25./4. — Elna, Rathje, ank. St. Nazaire 29./4. — Therese, Pedersen, afg. Methil 27./4. — Harriet, Larsen, afg. Burntisland 26./4. — Dagny, Therkildsen, afg. Sunderland 27./4. — Simone, Møller, ank. Aarhus 28./4. — Jeanne, Olsen, afg. Methil 17./4. — Vora, Larsen, afg. Tyne Dock 26./4. — Daisy, Lagesen, afg. Swansea 29./4. — Annine, Leth, afg. Newport 25./4. — Kamma, Løffler, ank. Penarth 27./4.

**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Antwerpen 30./4.

#### Sejlskibe.

**Svendborg.** Mercur, Lund, ank. Fowey 24./4. — Severine, Hansen, ank. Ronne 24./4. — Olga, Rasmussen, ank. Portsmouth 24./4. — Urda, Robuch, ank. Folkestone 25./4. — Helge, Nielsen, ank. Reykjavik 24./4. — Carl, Clemmensen, ank. Kjøge 25./4. — Emilie, Rasmussen, ank. Fakse 25./4. — Belona, Nielsen, ank. Hamburg 25./4. — Cathrine, Hansen, ank. Fowey 25./4. — Uniu, Olsen, ank. Reykjavik 25./4. — Venus, Hansen, ank. Bridgeness 25./4. — Jasou, Hansen, ank. Boness 25./4. — Urda, Skov, ank. Pillau 26./4. — Yrsa, Sørensen, ank. Malmö 27./4. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Mariager Fjord 26./4. — Emanuel, Benzen, ank. Mantybusto 26./4. — Zenitha, Jensen, ank. Helsingborg 27./4. — Urania, Jensen, ank. Høll 27./4. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Plymouth 27./4. — Leif, Andersen, ank. Göteborg 27./4. — Brødrene, Jørgensen, ank. Waag (Færoerne) 27./4. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Svinemünde 26./4. — Marie, Andersen, ank. Rotterdam 29./4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Wismar 28./4. — Cimbria, Larsen, ank. Treport 28./4. — Sophie, Hansen, ank. Porsgründ 28./4. — Clytia, Nielsen, ank. Stettin 29./4. — Britta, Jensen, ank. Kiel 29./4. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Pembroke 27./4. — Fanny, Hansen, ank. Halmstad 28./4. — Galathea, Jensen, ank. Scarborough 28./4. — Peter, Hansen, ank. Aalborg 27./4. — Norden, Andreasen, ank. Aalborg 28./4. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. London 28./4. — Vesta, Poulsen, ank. Cherbourg 29./4. — Erhardt, Larsen, ank. Lissabon 30./4. — Lauritz, Dam, ank. Lannoy 1/5. — Niels Juel, Olsen, ank. Gefle 1/5.

**Ærø.** Elsa, Boye, ank. Kiel 29./4. — Debora, Rasmussen, ank. Memel 24./4. — Arietis, Andersen, ank. Aberdeen 28./4. — Maren, Albertsen, ank. Setnbal 27./4. — Niels, Christensen, ank. Kjøbenhavn 28./4. — Hans, Knudsen, ank. Rio Grande do Sul 28./4. — Saga, Olsen, ank. Cadiz 27./4. — Svane, Christensen, ank. Halmstad 27./4. — Mathilde, Hansen, ank. Ekernsund 27./4. — Duen, Hay, ank. Aalborg 27./4. — Christiane, Petersen, ank. Trawemünde 27./4. — Svip, Jensen, ank. Karlshamn 28./4. — Dana, Boye, ank. Waterford 27./4. — Caroline Kock, Rasmussen, or ank. Maracaibo. — Hermod, Dreimann, ank. Kjøbenhavns Rod 29./4. p. R. t. Reykjavik. — Uranus, Fabricius, or afg. Grimstad til Stettin. — Argo, Clausen, ank. Cadiz 29./4. — Nauta, Sterke, ank. Cadiz 29./4. — Hejmdal, Staugaard, ank. Sandefjord 30./4. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Landskrona 30./4. — Acacia, Jensen, ank. Pillau 30./4. — Ariel, Christensen, ank. Guernsey 30./4. — Karen, Albertsen, ank. Halmstad 30./4. — Mars, Stegmann, ank. Ronneby Red 30./4. — Atlantic, Rasmussen, ank. Pensacola 30./4.

#### INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 4. Maj 1912. — Hjælpeindlæg til Udsætning af Skibsbaade. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.

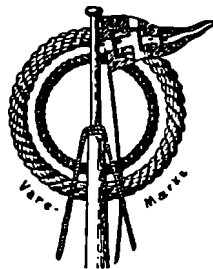
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tøvværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tøvværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.  
6886.

Kvæsthuugade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladaen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 7. Maj 1912.

19. Aarg.



☞ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedle, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.  
Smearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værelsforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

**Nic. Heimbürger**

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Rahtjens originale Composition**

for Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ III Rødningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibarederi, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Telegram-Adresse  
„Justice, Gardiff“.  
Code: ABC 5th. Ed.  
Skriv efter Illustrerede Prisopgaver.



**LOVERIDGE, LTD.**

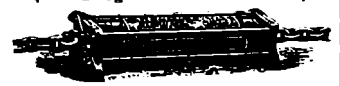
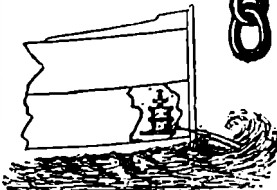
DOCKS, CARDIFF.

Fabrikant af:

Træ- og Jernblokke, Rørdnings Spring-Buffers, Couves' automatiske Bølgedæmper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Engentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
24 Amaliegade. Telef. Nr. 2117.



**Marstal**

**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

# Howaldtsværke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
**Nybygninger og Reparationer af Skibe, Døkker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.**

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdøkker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladskondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.



**WYANDOTTE.**

Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstøpspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør anvendes overalt, hvor Rønlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



I Aalborg Havn

findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverandør til D. F. D. S.

**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Baadebyggeri

**Aalborg**

anbøteler sig med alt til Foget behørende Reel og billig Betjening garanteres.

**Remington,**

eneste Skrivemaskine med

**Key Set Tabulator,**

ny epokeførende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Berg & Larsen**

forben Martin Niason

Skibsprovantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

**Nyhavn 53.**

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur for

Nybygninger

Køb og Salg af

**Julius Ott**

**Skibe**

HAMBURG Georgspl. 10.

**Cornelius Knudsens Etabl.**

**Købmagergade 15**

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Enesforhandling for Danmark, Norge og Sverig for Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.  
 Patent Tideglas. Saltmaalere  
 Sextanter og Oktanter.  
 Barometre, \* Thermometre.  
 Manometre, Indicatorer.  
 Tegnebestikker Parallellinealer  
 Marinekikkerte.  
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Dr. med. Goldschmidt,

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongenegade 46, 2.

Træfde Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 8-7

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**

H. V. Buhl & Co. A/S

**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'-0

16'-0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlholtermann, Kjøbenhavn.

**Danske Skibsrederes  
 gensidige Forsikringsforening  
 for Søfolk**

afholder i Henhold til Lovens § 5 sin ordentlige Generalforsamling Onsdagen den 15. Maj d. A. Kl. 1 i Hotel „Phønix“, Bredgade 37, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Beretning om Foreningens Virksomhed i Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1911 samt Forelæggelse af det reviderede Regnskab for Foreningens to Afdelinger.
2. Valg af Revisorer i Henhold til Lovens § 7.
3. Forslag fra Bestyrelsen om Ændring af den i Lovens § 11 for Dampskibsafdelingens Reservefond fastsatte Maximumsstørrelse fra Kr. 50.000 til Kr. 100.000.

Kjøbenhavn, den 6. April 1912.

P. B. V.

**Aage Bramsen.**

f. T. Formand.

(Uddrag af Regnskabet findes omstaaende).

**Nordisk Skibsrederforening.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Stockholm i

Svenska Teknologforeningens Lokale, Jakobsgratan 19, Fredag

den 14de Juni førstkommande Kl. 11 Fm.

(H. O. 561)

Bestyrelsen.



## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde Lørdagen den 4. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelse af Posten som dansk Vicekonsul i Norrköping. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende eventuel Etablering af en konsulær Post i Miramichi Bay i Provinsen New Brunswick i Kanada. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelsen af Posten som dansk Vicekonsul i St. John, N. B. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Besættelsen af det danske Vicekonsulat i Holmestrand. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Overholdelse af de i Lov af 26. Februar 1872 indeholdte Bestemmelser om Mønstring af Skibsmandskab. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsat.)

**Lodsvæsnets.** I Folketinget er af Marineministeren den 22. November f. A. fremsat Forslag til Lov om Ændring i Lov om Lodsvæsnets af 13. Juni 1879 m. v. I en til Ministeriet for Handel og Søfart afgiven Erklæring har Repræsentationen paa det stærkeste beklaget, at de af et af Marineministeriet nedsat Udvalg, hvori Repræsentationen var repræsenteret, udarbejdede Bestemmelser for Lodsnings under Bugsering ikke er oplaget i Lovforslaget. Repræsentationen har ikke kunnet anse det for berettiget, at man af Hensyn til den Indtægtsnedgang for Lodserierne, som de af Udvalget udarbejdede Bestemmelser vil medføre, udsætter Gennemførelsen af en Ordning, som Ministeriet iøvrigt selv har anset for hensigtsmæssig.

Marineministeriet har meddelt Repræsentationen, at **Lodsbetalingen ved Korsør Lodseri** fra den 1. Maj f. A. nedsættes til det halve for Sejlfartøjer under 100 Brutto Reg.-Tons.

I Henhold til Oplysninger, der er forelagt Repræsentationen af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, har norske og svenske Skibe den Begunstigelse ikke at være Lodstvang underkastet i Finland, naar de bugseres fra en Havn til en anden, medens danske Skibe ikke har den samme Begunstigelse, hvilken formenes at være opgivet fra dansk Side ved Fornyelsen af Handelstraktaten mellem Danmark og Rusland i 1895. Da Repræsentationen maa anse det for ubilligt, at danske Skibe ikke i denne Henseende er stillet lige med norske og svenske, idet finske Skibe i Danmark er stillet lige med Landets egne, har det i en Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart henledt dets Opmærksomhed herpaa, for at der mulig ved eventuelle Forhandlinger gennem Udenrigsministeriet om Ændringer i Handelstraktaten mellem Danmark og Rusland kan blive raadet Bod paa dette Forhold.

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Under 13. Oktober f. A. er fra Udenrigsministeriet udgaaet Bekendtgørelse angaaende et mellem Danmark og Sverig vedtaget Tillæg til Deklarationen af 14. August 1873 om Lodsnings i Øresund.

**Fyr- og Afmærkningsforhold.** Signalvæsen. I Tilslutning til tidligere Forhandlinger med Marineministeriet angaaende en ny Opmaaling af Ordrup-Næs Flak i Anledning af Spørgsmaalet om en Afmærkning af en paa SV.-Enden af Flakket beliggende Stenpulle har Ministeriet meddelt Repræsentationen, at Opmaalingen nu har fundet Sted, og at den har givet til Resultat, at der i Farvandet mellem 2,2 m Pullen — paa hvilken der iøvrigt ikke er fundet mindre end 2,4 m Vand — og Landgrunden ved Ordrup-Næs ikke findes under 4,1 m Vand, saaledes at dette Farvand er sejlbart for de Skibe, der søger Nexeløbugten. Ministeriet mener derfor, at man, som af Repræsentationen anbefalet, maa kunne indskrænke sig til at afmærke 2,4 m Pullen, hvortil Ministeriet nu søger de fornødne Midler bevilget. Repræsentationen har, idet den overfor Ministeriet har udtalt sin Tak for det saaledes givne Tilsagn, henstillet til Overvejelse en fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening modtaget Henvendelse om ogsaa at søge Vestsiden af Farvandet, altsaa Sejroen, afmærket ved Anbringelse af en Prik eller Vager udfor Sejroens SØ-Rev.

I Anledning af en Repræsentationen af Ministeriet for Handel og Søfart forelagt Sag angaaende Spørgsmaalet om Forandring af Afmærkningen udfør Esbjerg har Repræsentationen indhentet Udtalelser fra Førerne af Det forenede Dampskibsselskabs Esbjergbaade. Repræsentationen har givet disse Udtalelser sin Tilslutning og har særlig fraraadet, at der, som paatænkt, ikke paany udlægges et Fyrskib ved Vyl, idet den Nytte, dette har gjort, ikke vil kunne erstattes ved den paatænkte Forandring i Afmærkningen af det paagældende Farvand. Fyrskibet er derefter genudlagt.

Repræsentationen har med sin Anbefaling tilstillet Ministeriet for offentlige Arbejder en Skrivelse fra Dansk Dampskibsrederi-Forening, hvori fremsættes Ønske om, at Signalstationerne Hanstholm, Hirtshals, Skagen, Helsingør og Drogden Fyrskib sættes i Stand til at modtage og afsende Signaler om Natten.

**Havneforhold.** Repræsentationen har tilstillet Ministeriet for offentlige Arbejder en Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge udvirket, at den i en Del danske Havnetakster fastsatte Udgift for et Bugserfartøj, der slæber et Sejlskib ind eller ud af vedkommende Havn, maa bortfalde eller blive nedsat til det mindst mulige.

I Anledning af en Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende eventuel Ophævelse af Adgangen til Ahming af visse Fartøjer i Kjøbenhavn har Repræsentationen udtalt, at den maa anse det for rettest, at Adgang til Ahming vedblivende opretholdes for saadanne Fartøjers Vedkommende, der hidtil har benyttet sig af den.

Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Erklæring om et af Nørresundby Byraad udarbejdet Forslag til et nyt Reglement for Ordens Overholdelse i Nørresundby Havn.

**Bjærgningskontrakter.** Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Erklæring over et Udkast til Lov indeholdende Regler angaaende Kontraktafslutninger mellem Bjærgningsselskaber og Kystboere.

**Lov om offentlige Auktioner.** Repræsentationen har om et den af Ministeriet forelagt Udkast til

Lov om offentlige Auktioner, der ikke er Tvangsauktioner, udtalt, at den intet har at indvende imod de i Udkastet indeholdte Regler for saa vidt angaar Salg af Skibe.

**Lov om Aktieselskaber.** Ministeriet har forelagt Repræsentationen et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Spørgsmaalet om Ændringer i det Rigsdagen i afgivte Samling forelagte Forslag til Lov om Aktieselskaber. Repræsentationen har i sin Erklæring til Ministeriet om denne Sag henholdt sig til sin i 1908 til Udenrigsministeriet afgivne Indstilling. Da imidlertid Sejlskibsrederne har visse Særinteresser paa dette Omraade, har Repræsentationen henstillet til Ministeriet, om og i hvilken Udstrækning Lovgivningsmagten vil imodekomme det af Dansk Sejlskibsrederi-Forening indgivne Andragende.

**Toldvæsnet i Kjøbenhavn.** Repræsentationen har til Ministeriet for Handel og Sofart afgivet Erklæring over et Udkast til Forandring af Ekspeditionstiderne for Toldvæsnet i Kjøbenhavn samt til Regulering af Arbejds- og Spisetiderne for Arbejds mændene paa Kjøbenhavns Toldbod. Repræsentationen har tiltraadt Udkastet, idet den dog med Hensyn til den foreslaaede Forhøjelse af Daglønnen for de almindelige Arbejds mænd har henvist til en tidligere i Aaret til Ministeriet afgiven Udtalelse om et Andragende fra Arbejds mændenes Forbund i Kjøbenhavn og Omegn om Forhøjelse af Lønnen for Arbejderne ved Kjøbenhavns Toldbod.

**Handels- og Skibsfartsoverenskomster.** Repræsentationen har til Ministeriet udtalt, at der ikke fra dens Side nares særlige Ønsker med Hensyn til Bestemmelserne i en eventuel ny Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Japan. Repræsentationen har senere tiltraadt nogle af Udenrigsministeriet fremsatte Forslag angaaende denne Sag.

Repræsentationen har til Ministeriet udtalt, at den intet har at indvende imod, at der afsluttes en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Venezuela.

Repræsentationen har tiltraadt et den af Ministeriet tilstillet Udkast til en Handels- og Skibsfartskonvention mellem Danmark og den haitianske Republik.

Ministeriet har gjort Repræsentationen bekendt med Forhandlinger, der føres angaaende de britiske selvstyrende Koloniers Ret til for deres Vedkommende at opsigte de bestaaende dansk-britiske Handelsstraktater. Repræsentationen har i denne Anledning overfor Ministeriet udtalt, at den selvfølgelig maa ønske, at der ved disse Forhandlinger opnaas saa gunstige Betingelser som muligt for dansk Skibsfart paa disse Kolonier. Repræsentationen har derfor med Tilfredsstillelse set, at saavel Udenrigsministeriet som den danske Gesandt i London er opmærksomme paa Skibsfartens Interesser i dette Spørgsmaal, og den har udtalt Haabet om, at Bestræbelserne for at varetage disse maa lykkes.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 7. Maj 1912.

**En Dykkersæk.** Efter »Hansa« har andre Sofartsblade fornylig bragt et Billede og en Beskrivelse af en saakaldt Dykkersæk, som siges at være opfundet af en Kaptajn J. Ritter i Hamburg. At dette har sin Rigtighed, er der maaske ingen Grund til at betvivle, da en saa praktisk og dertil simpel Opfindelse godt kan være gjort af mere end én Sømand, som er kommet i en alvorlig

Forlegenhed. Den første Opfindelse er dog af en noget ældre Oprindelse, hvilket vil fremgaa af, at der i *Dansk Sofartstidende* Nr. 5 for 1. Februar 1906, efter »Fair-play«, findes en Beskrivelse af en ganske lignende Dykkersæk, som det engelske Blad angiver en Kaptajn Livingstone som Opfinder af. Denne gjorde sit første Forsøg med Apparatet i December Maaned 1904, da det Barkskib, han den Gang førte, »Birnawood«, paa en Rejse fra Australien til London fik en saa alvorlig Læk c. 12 Fod under Vandlinien, at Skibet kun med Besvær kunde holdes paa Pumperne. Ved Hjælp af Apparatet lykkedes det i Løbet af 7 Timer at borttage en Del af Kobberforhudningen, stoppe Lækken, kalfatre adskillige Naadder paa andre Steder og atter paasætte Kobberpladerne. Skibet var derefter endnu i Søen i 147 Dage, tildels i haardt Vejr, og ankom til London i fuldstændig læt Tilstand, og uden at det havde været nødvendigt at røre Pumperne mere.

I en af Londons Dokker blev der den 20. Marts 1906 foretaget Forsøg med Kaptajn Livingstones Apparat fra Sejlskibet »Lauriston«, og det anføres da, at to Sejlskibe, som sprang Læk i rum Sø, har anvendt det med Held. Endelig er Apparatet efter *Dansk Sofartstidende* gengivet i Kaptajn Kusk Jensens »Haandbog i praktisk Sømandsskab«, Pag. 246, ledsaget af en Tegning. Da Apparatet sikkert i givet Tilfælde kan være af uvurderlig Nytte, fortjener det at blive saa godt kendt som muligt, hvorfor vi ikke har villet undlade at omtale det paany.

Et synkende Skibs Kedler eksploderer ikke. Næsten til Stadighed genlæger det sig, at der i Beretningerne om Dampskibes Undergang fremkommer Meddelelser om, at Kedlerne eksploderede, idet Skibet sank. Dette har ogsaa været Tilfældet nu ved »Titanic«s Undergang, skriver »Norg. Hand.- og Sjøfl.« Ved lidt Eftertanke vil man imidlertid finde, at det er umuligt, at en Dampkedel kan eksplodere, naar den bliver afkølet. Ved Afkølingen bliver Dampen nemlig fortættet og forvandles til Vand. Den udvider sig altsaa ikke og kan saaledes ikke sprænge Kedlerne. Hvad man tror at se og høre som Kedelsprængning, naar en Dampers synker, er den voldsomme Dampudvikling, som sker ved det kolde Vands Berøring med de ophedede Fyr og den glødende Aske og Ild, som findes i Fyrgangene.

Ved Ulykker om Bord i et Skib har det stor Betydning, at man ikke mister sin Sindsro og handler planløst, da Redningsarbejdet derved hindres i høj Grad. Frygten for at Kedlerne vil eksplodere kan let bidrage til at skræmme de Ombordværende og derved maaske forstørre Ulykken. En af de fra »Titanic« reddede Stewarder, der befandt sig i en Baad i c. 300 à 500 Meters Afstand fra det synkende Skib, har forklaret, at der hørtes en rullende, buldrende Lyd ligesom under et Jordskælv inde i Skibet, idet det sank. Han opstiller den Formodning, at de vældige Maskin- og Kedelanlæg har revet sig løs fra deres Fundamenter, i det Øjeblik da Skibet næsten rejste sig lodret paa Enden, og er styrtet ud gennem Forenden af Skibet, hvad der maaske bekræftes ved, at dette atter et Øjeblik indtog sin naturlige Stilling, inden det helt forsvandt.

Sejladsen gennem Dardanellerne. I Følge et den 2. ds. af Udenrigsministeriet modtaget Telegram fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varelager Danmarks Interesser i Tyrkiet, har den tyrkiske Regering bestemt at genaabne Dardanellerne, dog saaledes, at Forpligtelsen til at benytte Lods opretholdes. Strædet vil blive aabnet fuldstændig for Sejlads, saa snart alle de udlagte Miner er taget op.

Marineministeriet har fra Udenrigsministeriet modtaget Underretning om, at det tyrkiske Udenrigsministerium i Anledning af, at fremmede Handelsskibe, der sej-

ler gennem Dardanellerne, ikke altid iagttager Bestemmelserne angaaende Passagen i dette Farvand og undlader at følge den Retning, der angives dem af Lodsfarlojerne i Betragtning af de dermed forbundne Farer, ved Cirkulære af 24. April har henledet vedkommende Skibsføreres Opmærksomhed paa Nødvendigheden af en nøjagtig Overholdelse af de tyrkiske Myndigheders Forskrifter, idet disse Myndigheder i modsat Fald vil se sig nødsaget til at bringe de i de paagældende Bestemmelser indeholdte Regler til Anvendelse paa Overtrædere.

Ny Grunde ved Indsejlingen til Kristiansand. »Norges Handels- og Sjøfartstidende« fortæller den 1. Maj, at i Følge Meddelelse fra Norges geografiske Opmaaling, »Sjøkartverket«, er der foruden den nylig fundne Grund paa 7 Meters Dybde, som ligger 310 Meter fra Odderø Fyr i Retning af Hannevig, ogsaa fundet en Grund paa 4 Meters Dybde omtrent 100 Meter misv. NV til V.  $\frac{1}{2}$  V. fra Jernstangen paa Dybingen. Den første Grund er af Kristiansand Havnevesen blevet afmærket med en hvid Stage.

Den norske Amerikalinie. Angaaende Aktielegningen til Den norske Amerikalinie forlyder det i »Verdens Gang«, at i Amerika har man fuldtegnet sin Del af Aktiekapitalen. Derimod mangler der endnu 750,000 Kroner, som skal tegnes i Norge for at naa de 6 Millioner Kroner, der er Betingelsen for Statsbidrag.

Stodt paa en Mine. Berlin. 30. April. Til »Lokalanzeiger« telegraferes fra Saloniki: Handelsdamperen »Texas«, der førte amerikansk Flag, stodte den 30. f. M. i Havnen ved Smyrna paa en undersøisk Mine, der eksploderede og ødelagde Damperen. Talrige Passagerer og en Del af Skibets Besætning omkom.

(Ritz. Bur.)

Vi har modtaget følgende:

En Trykfejl i Afregningsbogen. I Anledning af Hr. cand. juris Ove Celinders Indlæg i *Dansk Sofartstidende* Nr. 26 af 3dje April 1912 om en Trykfejl i Afregningsbogen, vil jeg bemærke, at da Fejlen fandtes i selve Solovens § 228, senere blev rettet ved særskilt Bekendtgørelse og ikke findes i tidligere Udgaver af Afregningsbogen, linder jeg det meget mærkeligt at finde samme Fejl i en nyere Udgave. Fejlen synes altsaa ikke at være en Trykfejl; men en Skodesløshedsfejl fra anden Side.

E. Rasmussen,  
2den Styrmand,  
Dampskib »Dan«, Kjøbenhavn.

Kaptajn Engelhardts Redningsbaade. Engelhardt-Kompagniet meddeler, at der nu er dannet et »British Engelhardt Collapsible Life Boat Company, Limited« med Hovedkontor i Glasgow. Kompagniet har overtaget Baadebyggeren Mc. Allisters Værft i Dumbarton paa Clyden og har allerede modtaget saa store Ordre, at det desforuden har maattet sætte et andet stort Værft ved Glasgow i Gang med Bygning af Baade.

Dansk Sømandsmission. Bestyrelsen for Dansk Sømandsmission i fremmede Havne har enstemmigt valgt Grosserer C. J. Adolph, Slottholmsgade 16, til at være Kasserer, da Jægermester O. E. Adolph ønskede at fratænde Stillingen paa Grund af Bortrejse. Grosserer

Adolphs Fader og Bedstefader har været Foreningens Kasserer, sidstnævnte fra dens Stiftelse 1867.

Titanies Undergang. Berlin, den 6. Maj. Til »Lokalanzeiger« telegraferes fra New York: Senatskommissionens Undersøgelse i Washington har givet til Resultat, at »Titanic« sejlede med fuld Kraft, skønt det var tilstrækkeligt advaret: Redningsmidlerne var utilstrækkelige; kun nogle faa af Matroserne var i Stand til at føre Baadene, og Mekanismen til at lukke de vandtætte Skodder svigtede fuldstændigt. (Ritz. Bur.)

En international Konference for traadlos Telegrafering vil i Følge »Natt.« blive afholdt i næste Maaned i London. Som Repræsentanter for Danmark møder bl. a. Telegrafdirektor Meyer og Chefen for Matros- og Søminekorpset Kommandør Vöhtz, der er Bestyrer af Orlogsværftets traadlose Telegrafstation, og under hvem Marinens traadlose Telegrafering sorterer.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 4. Maj.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Sundsvallsfjorden og Alnosund: isfri. Klingerfjorden: Fastis.

Hudiksvall. Søen: isfri. Fra Tunaholm til Saltvik: Drivis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Gelle og Skutskär. Isfri.

Ørskär. Isfri.

Hermed afsluttes de svenske Ismeldinger.

Sejladsen paa Lovisa. Mæglerfirmaet A. Veltheim i Lovisa meddeler os, at Sofarten derpaa aabnedes den 26. April af Isbryderen »Sampo«, og at den Smule Is, som endnu ligger der, antagelig vil være borte om faa Dage.

Skoleskibet »Viking« er den 4. ds. ankommet til Cardiff.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler fra Siglufjord den 30. April: Spredt Is 7 Mil Nordøst for Kap Nord.

Lys- og Flojtelønde i Uorden. Thyboron Lys- og Flojtelønde er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

## Hjælpebidler til Udsætning af Skibsbaade.

(Af Konstruktor Jul Christensen.)

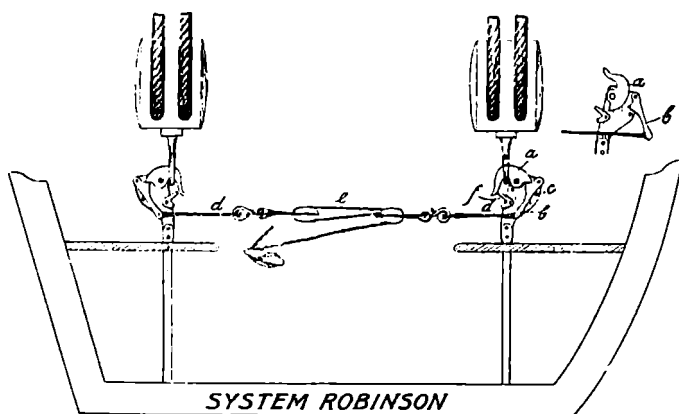
(Fortsat.)

Robinsons Slippeapparat blev forsøgsvis anvendt i den danske Orlogsmarine i Aarene fra 1892 til 1900.

Hensigten med dette Apparat var, at begge Taljer skulde slippe samtidig, naar Baaden var færet ned til Vandet.

Slippeapparatet, der aabenbart har haft sit Forbillede i »Evans Patent«, bestaar af Opstandere, befæstet til Kølen i hver sin Ende af Baaden; foroven bærer de to mod hinanden vendende Hager *a*, der ligesom hos Evans kan lignedes ved en dobbeltarmet Vægtstang. I Nakken af Ha-

gen er en Udskæring, bag ved denne er der paa en Bolt anbragt en Stoppearms *b*, paa hvilken der er dannet ligesom et Leje for den tilsvarende Udskæring i Nakken af Hagen, endvidere er der i Opstanderne boret Huller for



deri at kunne anbringe en Sikkerhedspind *c*, der vil forhindre Stoppearmen i at dreje sig og dermed ogsaa Hagen. De nederste Ender af Stoppearmene er forbunden ved en Mellembaler, der bestaar af to Stykker Staaltraadsskinkler *d*, hvorimellem er anbragt en enkelt Talje *e*.

For at forhindre Baadtaljerne i at hugge ud af sig selv i Utide er der paa Opstanderen tæt under Næbet af Hagen paa en Bolt anbragt en Stopper *f*, som idet Ringen i Taljen hugges, drejer sig om sin Bolt og tillader Passage, men derefter straks falder ned og lukker for Aabningen.

#### Regler for Betjeningen.

**Hejsning.** Isætte Sikkerhedspindene, hugge Taljerne og hale tot.

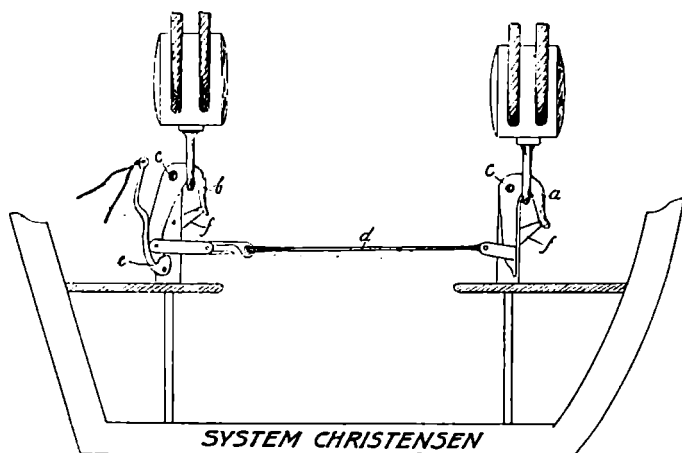
Naar Baaden er hejst. Hugge Mellembaleren og vise den klar, men ikke hale tot.

**Affiring.** Slivhale Mellembaleren og tage Tørn om agterste Tofte. — Udtage Sikkerhedspindene.

Naar Baaden slippes. Affire Baaden til passende Højde. — Kaste Mellembaleren los.

Jul Christensens Slippeapparat til Skibsbaade af 1892 benyttes hovedsagelig i den danske og norske Kolfardimarine, den danske Orlogsmarine og i Skoleskibene »Georg Stage« og »Viking«.

Til Opstandere paa Kølen er befæstet et Gaffelbeslag, hvori Hagerne *a* og *b* kan dreje sig om Boltene *c*. Hagerne virker som dobbeltarmet Vægtstang og deres ne-



derste Ender er forbunden med hinanden ved Staaltraadstovet *d*. Hagen *b*, som er anbragt agter i Baaden, kan forhindres i at dreje sig om sin Bolt af Stoppearmen *e*. Hagen *a*, som er anbragt for i Baaden, holdes samtidig tilbage ved Hjælp af Staaltraadstovet. Det vil nu ses, at man ved at dreje Stoppearmen nedefter frigør begge Hagerne paa én Gang, saa de kan dreje sig om deres Bolte og

derved samtidig udløse Forbindelsen mellem Baaden og begge Baadtaljer. For at forebygge, at Taljeblokkene hugger ud i Utide, er der paa Gaffelbeslaget anbragt Stopperne *f*.

Klargøring til Hejsning sker paa den Maade, at man med den ene Haand omfatter det paa den nederste Ende af Hagen *b* værende Beslag og tvinger Hagen saa langt tilbage, at den kan bringes i Indgreb med Slippearmen, som derpaa løftes op og befæstes.

Haandtaget paa Stoppearmen kan anbringes paa Siden enten visende opefter eller forefter langs med Agtersædet og befæstes paa mere eller mindre mekanisk Maade, den hyppigst anvendte er som vist paa Tegningen, hvor Linesljerter fastgøres til et Øje paa Boltene *c*.

(Fortsettes.)

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet i det hele uforandret fra sidste Uge, dog med enkelte flere Laster fra Vestsverig. Østnorge noterer lidt højere Rater for Islaster. Bottenhavene har rigelige Laster pr. f. o. w., saa at der ikke er Mangel paa Beskæftigelse, og Norrbotten nærmer sig Genaabning for Sejlads, som i Forbindelse med, at den fragtledige Tonnage er lille, gør Markedet stabilt ogsaa for senere Afskibninger. Fra Petersborg er Udsigterne saavel pr. straks som noget senere kun daarligere, og der kan ikke forventes Korn eller Foderstoflaster derfra for Sejlere.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandrede, dog med nogle flere Noteringer for Kullaster specielt for mindre Sejlere, men Opholdet er ret langt fra Havne, hvorfra der kun kan slutes med Lastning efter Tørn, saa at Noteringerne £. 7 à £ 7.10 til danske, norske og tyske Havne ikke er meget lønnende.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland gennemgaaende flovere med Hensyn til Kornlaster, saaledes vil Königsberg ikke slutte Returfragt samtidig med Nedlast, hvilket jo ikke er gode Tegn. Danzig er ogsaa noget tilbageholden, til Dels ogsaa Colberg og Stolpmünde. Stettin, hvortil der i sidste Uge er kommet en Del Skibe for at losse, er ligeledes kendelig mattere. Til Königsberg og Danzig er der dog næsten stadig Anvendelse for Tonnage derfra. Stralsund slutter nu til kun 3½ M. for Rug resp. 4½ M. for Havre, ligesom Wismar kun noterer 3 M. for Rug. Norge noterer nærmest kun Feldspath til Hamburg og Stettin 5 à 5¼ M. Sverig er stadig fast fra de sydligere Pladser. Danmark har fra Provinserne atter haft nogle Hvedelaster, nærmest til Kjøbenhavn, overdrevet meget er det ikke, og fra Kjøbenhavn er det ogsaa ret flovt med forholdsvis kun faa Ladninger i Markedet. Der sluttedes for Ærter til Slesvig Holsten 3½ M., Kjøge 12 Øre samt for Majs til Præstø 11 Øre.

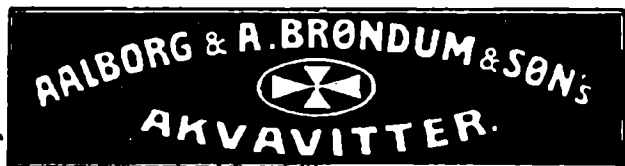
## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibbygmester N. P. Petersens Værft paa Thuro blev den 1. ds. et nyt Skib sat i Vandet. Skibet, der fik Navnet »C. W. Petersen«, skal rigges som 3/m. Skonnert, og maaler 231 Brutto Reg.-Tons. Føreren bliver Julius Petersen, Thuro, som tillige er Medreder. Magler C. W. Petersen, Svendborg, skal være Skibets bestyrende Reder. (»Ærø Avis«.)

## Havarier og Forlis.

Peter Willemoes, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Bremen fra Senegal med en Ladning Jordnødder. Skibet har haft hårdt Vejr paa Rejsen, har haft Ild om Bord og været paa Grund, saaledes at der er en Del Skade at udbedre.

Iris, Dpsk. af Flensborg, er paa Rejsen fra Swansea til Stettin med en Ladning Kul strandet Vest for Hojen. Svitzer assisterer.



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Havre 4./5. til Dunkerque. — Alexandra, Nielsen, afg. Filadelfia 20./4. hertil. — Algarve, Borries, afg. Denia 4./5. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 2./5. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 4./5. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, pass. Ouessant 28./4. for Piræus. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 1./5. — Arno, Fischer, dokker. — Aurora, Gommessen, ank. Genua 3./5. — Beira, Lunge, afg. herfra 30./4. til Petersborg. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 27./4. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 6./5. til Stettin. — Christian IX, Holm, pass. Brunshüttel 3./5. for London. — Dagmar, Bogvad, afg. Palermo 3./5. til Algier. — Douro, Soberg, ank. Petersborg 4./5. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 6./5. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 3./5. for Aalborg. — Garonne, Kromann, ank. Riga 2./5. — Hellig Olav, Holst, pass. Dunnethead 5./5. for Kristiansand. — Heugest, Munk, afg. Riga 4./5. hertil. — Hjelum, Henriksen, ank. hertil 3./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Riga 4./5. — Jolantha, Rasmussen, ank. Antwerpen 2./5. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 4./5. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 5./5. hertil. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 4./5. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 5./5. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 5./5. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 3./5. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 5./5. til Petersborg. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Riga 4./5. — Minsk, Harder, dokker. — Morso afg. Madeira 4./5. til Lissabon. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Smyrna 22./4. — Nordjylland, Soberg, pass. Brunshüttel 4./5. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 4./5. til Dunkerque. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 1./5. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 26./4. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 24./4. til Boston. — Perm, Gotthardt, ank. Liban 2./5.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kjøbenhavn 30./4. — Amalienborg ank. Preston 29./4. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 30./4. — Brattingsborg pass. Barbadoes 17./4. — Børglum afg. Las Palmas 19./4. — Chassie Mærsk ank. Eufrothonia 22./4. — Dansborg ank. Huelva 29./4. — Elsborg ank. Newport 29./4. — Esrom afg. Bangkok 28./4. — Flynderborg afg. Kertch 30./4. — Fredensborg ank. Garston 25./4. — Frederiksborg pass. Sagress 30./4. — Guldborg ank. West Hartlepool 29./4. — Gurre pass. Lydd 27./4. — Hammerhus pass. Lizard 20./4. — Harildsborg pass. Algiers 28./4. — Hundborg ank. Bordeaux 28./4. — Høneborg afg. Methil 1./5. — Jelling ank. Tenerife 22./4. — Jømsborg ank. Pernau 1./5. — Jungshoved ank. Theodosia 5./4. — Jægersborg ank. Trondhjem 27./4. — Kallundborg ank. Glasgow 1./5. — Kalø ank. Berdiensk 27./4. — Klampenborg afg. Newcastle 2./5. — Kronborg afg. Mobile 19./4. — Lejre afg. Mobile 25./4. — Lilleborg ank. Birkenhead 26./4. — Marselisborg afg. Emden 2./5. — Næsborg pass. Ushant 1./5. — Peter Mærsk afg. Rotterdam 1./5. — Randedsborg ank. Dunkerque 30./4. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Silkeborg ank. Acton Grange 25./4. — Skanderborg ank. Gallipolis 20./4. — Skjoldborg ank. Pernau 26./4. — Skodsborg ank. Thamshavn 29./4. — Spigerborg ank. Bona 30./4. — Stegelborg ank. Lübeck 21./4. — Stjerneborg afg. Santander 1./5. — Søborg afg. Barrow 30./4. — Taarnborg ank. Pernau 30./4. — Tuborg ank. Labraggen 27./4. — Ulfborg afg. Newcastle 25./4. — Uranienborg afg. Sunderland 1./5. — Visborg ank. Grangemouth 30./4. — Vordingborg afg. Pamarau 30./4. — Ørkild ank. Kjøbenhavn 23./4.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Port Said 6./5. for udg. — Samui afg. Port Said 5./5. for udg. — Bandon afg. Singapore 25./4. for udg. — Pangu ank. Bangkok 30./4. for udg. — Chumpon afg. Port Said 28./4. for hjemg. — Esrom afg. Singapore 3./5. for hjemg. — Arabien ank. Hongkong 24./4. for

hjemg. — Kina afg. Kjøbenhavn 4./5. — Siam pass. Lydd 2./5. for udg. — Tranquebar afg. Port Said 2./5. for hjemg. — Cathay afg. Funchall 29./4. for udg. — Indien afg. Tacoma 18./4. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 23./4. for hjemg. — St. Croix afg. Demerara 3./5. for udg. — St. Jan afg. Portland 3./5. for udg.

Vesterhavet. Rigmor, Uldall, ank. Esbjerg 4./5. — Karla, K. Nielsen, pass. Gibraltar 3./5. for Glasgow. — Nancy, Mikkelsen, afg. Ibiza 3./5. til Island. — Polly, Mathiasen, afg. Blyth 3./5. til Norresundby. — Johanne, Thøgersen, afg. Coreubian 3./5. til Livepool. — Olga, Christensen, ank. Newcastle 3./5. — Gerda, Iversen, ank. Llanelly 3./5. — Nerma, Degu, afg. Pernau 3./5. til Preston. — Bodil, Jensen, ank. Esbjerg 3./5. — Nora, Lauritzen, afg. Ibiza 2./5. til Harlingen. — Cito, Jepsen, pass. Brunshüttel 3./5. for Alicante. — Dagmar, Skou, afg. Coreubian 2./5. til Hamburg. — Nautik, N. Nielsen, pass. Cabo da Roca 1./5. for Hamburg. — Marie, Jessen, ank. Valencia 2./5. — Inger, Schiff, ank. Sevilla 30./4. — Nexos, Bassé, ank. Stettin 30./4.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Oxelösund 3./5. — Nelly, Clausen, afg. La Rochelle 3./5. til Santander. — Fanny, Eriksen, ank. Antwerpen 18./4. — Lilly, Duhn, ank. Rotterdam 2./5. — Alexy, Sørensen, afg. Algier 28./4. til Safi. — Dagny, Bang, ank. Island 26./4. — Mary, Clausen, afg. Honfleur 30./4. til Blyth.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Leith 1./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 1./5. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Dunston 1./5. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Santa Fe 30./4. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Ghent 2./5. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Bahia Blanca 20./4. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario 28./4. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. St. Thomas 2./5. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Malmö 2./5. til Miramichi. — Newa, Dahl, ank. Buenos Aires 28./3.

Vulcan, Vulcan, Høgstedt, ank. Grangemouth 1./5. — London, Bom, afg. Kratzwieck 2./5. til Emden. — Paris, Tholander, pass. Kjøbenhavn 4./5. til Rotterdam. — Bryssel, Knas, ank. Kallundborg 3./5.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Emden 2./5. til Swansea. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Hamburg 4./5. — Roma, v. Thun, pass. Gibraltar 1./5. til Kopervik.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, ank. Aarhus 1./5. — Skinfaxe, Faber, ank. Burntisland 3./5. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Burntisland 3./5. til Gjedser.

Torm. Sara, Jensen, ank. Spjutsund 3./5. — Helene, Sørensen, afg. Stettin 3./5. — Sjølland, Svarrer, ank. Tynen 3./5. — Agnete, Dam, afg. Rotterdam 29./4. — Hermia, Fatup, ank. Aalborg 3./5. — Alice, Jørgensen, afg. Danzig 30./4.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. West Hartlepool 4./5. — Ragnhild, Schultz, afg. Ghent 4./5. — Valborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 5./5. — Estrid, Hansen, ank. Hungersburg 3./5. — Gunhild, Hansen, ank. Boness 3./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Hamburg 26./4. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. South Shields 28./4. — Svend, Schmidt, afg. Sundsvall 3./5. — Urania, Clausen, afg. Neufahrwasser 4./5.

Nordseen. Nordland, Laisen, afg. Dunston 5./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. West Hartlepool 3./5. — Holland, Poulsen, afg. Huelva 3./5. — England, Andersen, ank. Gjedser 29./4. — Rusland, Bennetsen, afg. Leith 5./5.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 29./4. — Europa, Hansen, ank. Newport 30./4. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 2./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Söderhamn 4./5.

Frem. Austa, Bagger, pass. Helsingør 6./5. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 3./5. — Vera, Thing, afg. Aarhus 3./5.

Rossia. Generalkonsul Elisseeff ank. Petersborg 3./5.

### Sejlskibe.

Era. Christian, Nielsen, ank. Berquara 1./5. — Apollo, Albertsen, ank. Kragerø 1./5. — Johanne, Stegmann, ank. Pillau 2./5. — Alf, Hansen, ank. Pillau 2./5. — Høbo, Clausen, afg. Halmstad 30./4. til Isafjord. — Salvador, Sand, pass. Dungeness 30./4. for Göteborg.

### INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 7. Maj 1912. — Hjælpebidler til Udsætning af Skibsbaade. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

# „DANSKE SKIBSREDERES GENSIDIGE

I Overensstemmelse med Lovenes § 9 bekendtgøres herved Uddrag

Kjøbenhavn,

**Aage Bramsen.    Martin Carl.    J. Christensen.    C. W. Clausen.    A. M. Knudsen.**

## Dampskibsafdelingen.

### VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1911.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
<b>INDTÆGTER.</b>					<b>UDGIFTER.</b>				
Indbetalt Grundpræmie.....			91,000	00	Udbetalte Erstatninger.....			88,017	50
Indvundne Renter.....			3,492	95	Honorar for Lægebehandling og				
Reserve for uafgjorte Skader 1910			22,920	24	Lægeerklæringer.....			2,446	93
					Administrationsudgifter.....			12,790	66
<b>Medlemmernes Konto.</b>					Honorar til Revisorerne.....			1,100	00
Belastet Ekstrapræmie 1911 ...	17,550	44			Genforsikrings-Præmie.....			2,254	73
					Kurtage ved Obligations-Køb..			3	75
<b>Reservefondens Konto.</b>					Henlagt til uafgjorte Skader for				
Bidrag til Aarets Underskud ..	14,472	55			1911.....			35,505	59
			32,022	99	Henlagt til Reservefondet 5 %				
					af Grundpræmien.....			4,550	00
					<b>Medlemmernes Konto.</b>				
					Godskrevet Ristorno 1911.....			2,767	02
			149,436	18					
								149,436	18

### BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
<b>AKTIVER.</b>					<b>PASSIVER.</b>				
Indestaende i Privatbanken...	11,987	86			Reserve for uafgjorte Skader for				
Kassebeholdning. Kontant.....	198	10			1911.....			35,505	59
Beholdning af Obligationer:			12,185	96	Reservefondens.....			39,143	79
Kr. 20,000 4 % Kjøbenhavns					<b>Diverse Kreditorer.</b>				
Kreditforening 2. Serie à					Saldo paa Medlemmernes Konto				
96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Købekurs.....	19,250	00			for Aaret 1911.....			2,767	02
Kr. 15,000 4 % Jydske Land-									
kreditforening 5. Serie à									
95 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> Købekurs.....	14,381	25							
Kr. 11,000 4 % do. 5. Serie									
à 93 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> Købekurs.....	10,298	75							
Kr. 4,000 4 % do. 5. Serie à									
93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> Købekurs.....	3,750	00							
Ialt Kr. 50,000 00			47,680	00					
<b>Diverse Debitorer.</b>									
Saldo paa Medlemmernes Konto			17,550	44					
for Aaret 1911.....									
			77,416	40				77,416	40

Kjøbenhavn, den 26. Februar 1912.

**Danske Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Dampskibsafdelingen.**

**V. T. Hein.**

C. W. Jøger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt. De i Balancen opførte Kreditforeningsobligationer er til Stede.

Kjøbenhavn, den 6. Marts 1912.

# FORSIKRINGSFORENING FOR SØFOLK.

af Regnskabet for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1911.

den 22. Marts 1912.

*P. de Nully Brown.*

*R. W. Rasmussen.*

*Chr. Sass.*

*N. K. Strøyberg.*

## Sejlskibsafdelingen.

### VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1911.

INDTÆGTER.				UDGIFTER.			
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Indbetalt Grundpræmie .....		42,250	00	Udbetalte Erstatninger .....		44,336	50
Statens Tilskud .....		31,327	14	Honorar for Lægebehandling og Lægeerklæringer etc.....		1,508	71
Tilbagebetalte Erstatninger med paaløbne Renter .....		4,076	87	Administrationsudgifter .....		8,851	01
Indvundne Renter .....		1,671	25	Honorar til Revisorerne.....		800	00
Reserve for uafgjorte Skader 1910		15,148	49	Henlagt til uafgjorte Skader for 1911 .....		29,690	64
<b>Medlemmernes Konto.</b>				<b>Medlemmernes Konto.</b>			
Belastet Ekstrapræmie 1911 ...		483	73	Godskrevet Ristorno 1911 .....		9,770	62
		94,957	48			94,957	48

### BALANCE-KONTO.

AKTIVER.				PASSIVER.			
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Indestaaende i Privatbanken ..	15,621	81		Reserve for uafgjorte Skader for 1911 .....		29,690	64
Kassebeholdning. Kontant.....	101	91		<b>Diverse Kreditorer.</b>			
Tilgodehavende hos Statskassen: Statens Tilskud for 1911.....	31,327	14	47,050	86	Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1910 .....	8,571	07
<b>Diverse Debitorer.</b>					- - 1911 .....	9,770	62
Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1910 .....	497	74				18,341	69
- - 1911 .....	483	73	981	47			
		48,032	33			48,032	33

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1912.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Sejlskibsafdelingen.

*V. T. Hein.*

*C. W. Jæger.*

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt.

Kjøbenhavn, den 14. Marts 1912.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxø Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragb's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 208.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1102  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**  
i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

**Steedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Vellheim“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Seborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Seborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla lastningplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterna reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redaresörening.

**AXEL LUND** Als  
anbefaler Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxø Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning,**  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

Overretsaagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
AALBORG.  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**C. HANSEN,**  
GIØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Vachtklub.

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner provianterer altid bedst og billigst i  
**G. W. Møllers** Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.  
Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventar  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
n. Staten autoriseret Forhyringsagent.  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Dampskibe, iudgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 6552

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN.**

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Brede 30 Øre  
Anden Side — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Fredag den 10. Maj 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amiaats  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Damppumpe  
Blåes Kedler  
Higginsens selvsm. Lossehjul og  
Blokke  
Davis Parver — Bitumen Paint  
Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla — Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbæltter.



Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Fritager Nr. 11.

**Tekn. Maskinhandel.**

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Patial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p><b>A/s DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret        Varemærke</p>	<p><b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	---


**LANDMANDSBANKEN**  
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

**De private Assurandører** lim.  
i Kjøbenhavn  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviensbyer.  
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.    Telegram-Adresse: Private.    Telefon Nr. 6 og 4106.

**KAY DYHR.**  
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).  
Kvæsthuagade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
Kjøbenhavn K.  
Telefon { 8901.    6886.

**Teknisk Maskinforretning.**  
Hovedforhandling for Danmark af  
**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Møntie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.  
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**A/s Randers Rebslaeri**  
Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staltouge**  
til Skibsbrug og Elevatorer.  
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.



Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.  
**Hans Smith.**  
Etablérét 1850.  
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**  
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
af Skibsfører J. Kusk Jensen.  
Udgiivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
Faae paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
 St. Kongensgade 46, 2. Trædes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

**Den Københavnske Sø-Assurance-Forening** l.m.  
 i København.  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de Bæste Provinshyer.  
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenstura. Telefon-Nr. 42

Frilager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
 Cigarer - Tobakker - Vine  
 til en gros Priser.  
 Telefon Palis 920. Sct. Annæ Plads 10. Telefon Privat Nora 795 x.

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
 Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
 Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.  
 Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.  
 Telefon 7262.

**S. Sørensen & Søn**  
 Skibs- og Baadebyggeri  
 Aalborg  
 anbefaler sig med alt til Faget behørende  
 Reel og billig Betjening garanteres.

**Berg & Larsen**  
 forhen Martin Nissens  
 Skibsproviantering  
 Lager af Manilla- og Hampougværk  
**Nyhavn 53.**  
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

# MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
 Enhver box sælges med fabriken's fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANKEE



**WYANDOTTE.**

Verdens bedste Rense- og Rengørings-  
 middel og Kædelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda  
 overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør an-  
 vendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

"Wyandotte" er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i  
 Kædlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-**

**trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)

samt Svarporto vedlægges.

**Jens Grouleff, Aarhus**

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

**Brugte Skrivemaskiner**

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

**Lodsbaad**

tilsalgs. 50 Fod lang. Man  
 henvende sig paa Lods-  
 kontoret, Toldboden.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
 Ratin's Salgskontor,  
 Ny Østergade 2. Koh.K. Tel. 3662.

Internationale Agentur for

Nybygninger

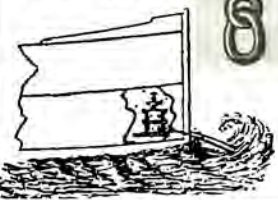
Køb og Salg af

**Julius Ott**

**Skibe**

HAMBURG Georgspl. 10.

Telegram-Adresse  
 „Justice, Cardiff“  
 Code: ABC 5th. Ed.  
 Skriv efter illustre-  
 rede Prisopgaver.



**LOVERIDGE, LTD.**

DOCKS, CARDIFF.

Fabrikant af:

Træ- og Jernblokke, Borled-  
 nings Spring-Butters, Couves'  
 automatiske Høgedæmper,  
 Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Engagentur i København:

**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**

24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Sluttet.)

Repræsentationen har besvaret en Forespørgsel fra Ministeriet derhen, at den vil sætte Pris paa at deltage i en paatænkt Forhandling angaaende Spørgsmaalet dels om Ønskeligheden af, at der indledes Handelstraktatforhandlinger med de Lande, med hvilke Danmark endnu ikke har afsluttet saadanne Traktater, dels om Ønskeligheden af, at der eventuelt indledes Forhandlinger om Ændringer i de nugældende Overenskomster af den omhandlede Art. Repræsentationen har derhos indstillet, at den ved de omtalte Forhandlinger bliver repræsenteret af sin Formand, Direktør Carl Will.

Udenlandsk Solovgivning. Ministeriet har tilstillet Repræsentationen en fra Udenrigsministeriet modtagne Skrivelse angaaende Erstatning til danske Søfolk i Anledning af Ulykker, der er overgaaet dem i England. Det fremgaar af Udenrigsministeriets Skrivelse, at der ved flere Lejligheder har været Korrespondance mellem dette og den danske Gesandt i London angaaende Erstatningssager i Anledning af Ulykker eller Død, hvor en dansk Undersaat er kommen til Skade under sit Arbejde for en britisk Arbejdsgiver. Da det ved disse Lejligheder har vist sig, at der var Uvished angaaende de britiske Loves Anvendelighed og selve Erstatningspligten, fordi den klagende ikke var britisk Undersaat, har den danske Gesandt ladet indhente et af et anset Sagførerfirma i London, der fører Sager for Konsulatet dersteds, afgivet Reponsum, hvilket formentlig er af Interesse under Hensyn til de danske Love af 1. April 1905 § 8 og 27. Maj 1908 § 7 om Søfolks Ulykkesforsikring. Udenrigsministeriet tilføjer, at det er det bekendt, at der i samtlige de Søfolks-Erstatningssager, hvor Erstatningsspørgsmaalet gennem Konsulatet i London er blevet indbragt for Retten, forinden det blev afgjort er blevet givet Danske, saavel Skadelidte som Efterladte, Erstatning.

Interesserede vil kunne blive gjort bekendt med det engelske Sagførerfirmas Reponsum ved Henvendelse til Repræsentationen.

Ministeriet har anmodet om Repræsentationens Udtalelse i Anledning af en Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Gesandt i Washington om Resultatet af nogle med de nordamerikanske Fristaters Skattedepartement førte Forhandlinger om Opnaaelsen af Begunstigelse med Hensyn til Tonnageafgiften for Skibe, som ankommer til Staterne fra Kjøbenhavns Frihavn.

Repræsentationen har i denne Anledning givet sin Tilslutning til de af Gesandten i Washington foretagne og fremdeles paatænkte Skridt, idet Repræsentationen maa anse det for ønskeligt, at de omhandlede Begunstigelser søges opnaaet for Skibe, som ankommer til Staterne fra Kjøbenhavns Frihavn, naar de ikke kan opnaas for hele Kjøbenhavns Havns Vedkommende.

De internationale Søvejsregler. Repræsentationen har fra Ministeriet modtaget et Eksempplar af en »Order in Council« af 13. Oktober 1910, indeholdende det nu gældende Reglement til Forebyggelse af Skibssammenstød, og har i denne Anledning bragt i Erindring, at den i en tidligere Indstilling til Ministeriet har anbefalet, at der foretages et Gennemsyn af de tilsvarende danske Regler, saaledes at disse bringes i nøje Overensstemmelse med de engelske.

Repræsentationen har fra samme Ministerium modtaget et under 27. Juni f. A. af De forenede Staters »De-

partment of Commerce and Labor« udstedt Cirkulære, kaldet »Rules to prevent Collisions of Vessels«.

En Forespørgsel fra den herværende Repræsentant for Nordisk Skibsrederforening angaaende Forstaelsen af Søvejsreglernes Art. 26 har Repræsentationen besvaret saaledes:

»Søvejsreglernes Art. 26 udtaler, at Sejlskibe, der er let, skal gaa af Vejen for Sejlfartøjer eller Baade, der er i Færd med at fiske med Net eller Liner eller Trawl. Det fremgaar ikke umiddelbart heraf, at saadanne Sejlskibe skal gaa af Vejen for Damptrawlere. Men den i Anordning af 23. Februar 1906 (Søvejsreglernes Art. 9) optagne Regel om, at Damptrawlere skal føre særlige Lanterner, maa formentlig siges at fastslaa, at alle andre Skibe, altsaa saavel Sejl- som Dampskibe, er pligtige at vige for Trawlterne, idet Paabudet om en saadan særlig Lanterneføring formentlig ikke kan have andet Øjemed, jfr. ogsaa hermed Art. 9, sidste Stykke, hvorefter Trawlere, som fører de nævnte Lanterner, ikke er pligtig at føre de Lys, der er foreskrevet i Art. 4a og Art. 11, sidste Afsnit, og altsaa maa betragtes som ligestillet med Skibe, der ikke er under Kommando og derfor ikke kan komme af Vejen.

Den her fremsatte Opfattelse er vistnok i Overensstemmelse med en Praksis, der har udviklet sig, hvorefter Sejlskibe, der er let, gaar af Vejen for baade Sejl- og Damptrawlere. Da en Pligt hertil maa anses for naturlig og praktisk, vil Repræsentationen anse det for ønskeligt, at Søvejsreglernes Art. 26, for at udelukke al Tvivl, ændres i Overensstemmelse hermed. Det skal dog tilføjes, at det under visse Forhold kan blive vanskeligt for Sejlskibene at opfylde en saadan Vigepligt, f. Eks. naar det mødende Skib er en Damptrawler, der kommer med stor (3—4 Mils) Fart.«

Danske Konsulater i Udlandet. Til Ministeriet for Handel og Søfart er afgivet nedenstaaende Erklæringer angaaende Spørgsmaal dels om Oprettelse eller Nedlæggelse, dels Besættelse af danske Konsulater i Udlandet.

Repræsentationen har udtalt, at den ikke nærer noget Ønske om Opretholdelsen af det danske Vicekonsulat i Østerrisor.

Repræsentationen har udtalt, at den intet har imod, at det danske Vicekonsulat i Holmestrand nedlægges.

Repræsentationen har anbefalet, at det danske Vicekonsulat i Cork opretholdes.

Repræsentationen har intet haft at indvende imod Nedlæggelsen af det danske Vicekonsulat i Greenock og dets Forretningers Henlægelse under Vicekonsulatet i Glasgow.

Repræsentationen har ikke nærer noget Ønske om Opretholdelsen af det danske Vicekonsulat i Gooe.

Repræsentationen har intet haft at indvende imod Nedlæggelsen af det danske Konsulat paa Guernsey og dets Forretningers Henlægelse under Vicekonsulatet paa Jersey.

Repræsentationen har intet haft imod, at de danske Vicekonsulater i Portrush, Drogheda, Westport, New Ross, Tralee, Waterford og Belfast, alle hørende under Konsulatet i Belfast, nedlægges.

Repræsentationen har ikke nærer noget Ønske om Opretholdelse af det danske Vicekonsulat i Wologast.

Repræsentationen har udtalt sig imod, at det danske Vicekonsulat i Berdiansk nedlægges, og har anbefalet dets Opretholdelse, saafremt det kan blive besat med en kvalificeret Kandidat. Derimod har Repræsentationen betegnet Oprettelsen af danske Vicekonsulater i Jekatherinoslawa eller Charkow som værende uden Interesse for Skibsfarten.

Repræsentationen har udtalt, at der ikke fra Skibsfartens Side for Tiden føles Trang til Oprettelse af et dansk Konsulat i Wladiwostock.

Repræsentationen har intet haft imod, at det danske Vicekonsulat i Melazzo under Konsulatet i Messina nedlægges.

Repræsentationen har intet haft imod Ansættelsen af en ulønnet Vicekonsul under Konsulatet i Genua.

Repræsentationen har anbefalet, at Sicilien opdannes til ét Konsulatsdistrikt.

Repræsentationen har intet haft imod, at det danske Vicekonsulat paa Ithado Sal (de Capoverdiske Øer) nedlægges.

Efter at Repræsentationen tidligere (i 1910) har udtalt sig for, at det danske Vicekonsulat i Savannah opretholdes paa Grund af den store Bomuldseksport fra denne Havn, har Ministeriet gjort den bekendt med Oplysninger om Sagen fra Udenrigsministeriet og Generalkonsulatet i New York, hvorefter Repræsentationen har tiltraadt, at Vicekonsulatet indtil videre nedlægges.

Repræsentationen har udtalt, at Skibsfarten ikke er interesseret i, at der oprettes et dansk Konsulat i Managua (Nicaragua).

Repræsentationen har udtalt, at Skibsfarten foreløbig ikke er interesseret i, at der oprettes et dansk Konsulat i Republiken Costa Rica.

Repræsentationen har intet haft imod, at det danske Vicekonsulat i Girgenti henlægges til Havnebyen Porto Empedocle.

Repræsentationen har anset det for ønskeligt, at der bibeholdes et dansk Vicekonsulat paa Kyststrækningen fra Savona til den franske Grænse, og anbefalet, at et saadant Vicekonsulat henlægges til Oneglia.

Repræsentationen har intet haft imod Nedlæggelsen af det danske Vicekonsulat i Wilmington N. C.

Repræsentationen har intet haft imod Nedlæggelsen af det danske Vicekonsulat paa Øen Viques.

Repræsentationen har endelig afgivet Indstilling med Hensyn til Besættelsen af følgende Konsulater og Vicekonsulater:

Posten som dansk Vicekonsul i Newport under Konsulatet i Liverpool, Vicekonsul i Cork, Konsul i Belfast, Vicekonsul i Preston, Vicekonsul i Quebec, Konsul i Stettin, Vicekonsul i Novorossisk, Vicekonsul i Taganrok, Vicekonsul i Batum, Vicekonsul i Genua, Konsul for Sicilien, Vicekonsul i Sevilla, Vicekonsul i Catania, Konsul i Cadix, Vicekonsul i San Sebastian og Passages, Vicekonsul i Alexandria, Konsul i Beirut, Generalkonsul og Vicekonsul i Calcutta, Konsul i Colombo, Vicekonsul i Rio Gallegos.

Foruden i de ovenfor omhandlede Sager har Repræsentationen til Ministeriet bl. a. afgivet Erklæring i følgende:

Om en Forespørgsel fra Finanslovkommissionen om, hvorvidt der ved Forhøjelse af Skibsmaalingssafgiften, Indførelse af en Registreringsafgift eller paa anden lignende Maade kunde opnaas yderligere Kompensation for Statens Udgifter ved Registrerings- og Skibsmaalingssvæsnel.

Om at Repræsentationen maa ønske at blive repræsenteret i et af Ministeriet nedsat Udvalg til at fastsætte Bestemmelser om de Krav, der maa stilles til de Personer, der agter at indstille sig til den i Lov af 14. Maj 1909 § 2 b omhandlede Prøve for at blive autoriseret Revisor. Til Medlem af Udvalget er efter Repræsentationens Indstilling valgt dens Formand, Direktør Carl Will.

Om et inden Dragsholm Birks Soret optaget Soforhor i Anledning af Skønnert af Gøteborg »Hildas Strandning paa Sjællands Rev d. 22. August f. A.

Endelig har Repræsentationen indstillet til Justitsministeriet, at den Skibsmægler A. Hansen af Svendborg i Henhold til Lov af 14. April 1905 om Tvangsakord udenfor Konkurs meddelte Autorisation som Tillidsmand fornyes.

Til at tiltræde en i Anledning af den Baltiske Udstilling i Malmø i 1914 nedsat Komite har Repræsentationen valgt sin Formand, Direktør Carl Will, og sin Næstformand, Skibsreder A. O. Andersen.

Fra forskellige offentlige Myndigheder har Repræsentationen modtaget Meddelelser af Interesse for Skibsfarten, som den derefter dels har offentliggjort, dels har bragt til de i dem interesserede Foreningers Kundskab.

Til Aarsberetningen er endelig knyttet en Beretning fra Fællesrepræsentationens Udvalg for Skoleskibet for Skibskokke.

Skolen har i Aaret 1911 fortsat Virksomheden for Uddannelsen af Skibskokke.

Skolen har i nævnte Aar uddannet 8 Elever. Af disse har 6 gennemgaaet et helt Aars Kursus og har, efter at have bestaaet Eksamen, modtaget Certifikat som første Klasses Skibskokke i Fragt fart.

En Elev er efter 1 Aars Uddannelse ved Skolen afgaaet med Karakteren »Særlig god«.

Fem Elever er efter 1 Aars Uddannelse ved Skolen afgaaet med Karakteren »meget god«.

To Elever har forladt Skolen efter henholdsvis 11 og 6 Maaneders Kursus uden at have underkastet sig Eksamen.

Fra Ministeriet har Skolen modtaget et Beløb af 1,080 Kr. til Bestridelse af Udgifterne ved fortsat Uddannelse af Elever ved Skoleskibet.

Skolens hidtilværende Tilsynsførende, Restaurator N. Hassing, er efter eget Ønske frattraadt denne Stilling fra den 1. December f. A.

Kjøbenhavn, den 10. Maj 1912.

Sikkerheden til Sos. Berlin, den 6. Maj. Statssekretær Delbrück aabnede den 6. ds. Kl. 11 Konferencen angaaende Sikkerhedsforanstaltninger til Sos og udtalte, at Kejseren havde opstillet Programmet for Konferencen, og at dets Hovedpunkter var: 1) Sikring mod havarerede Damperes Forlis, 2) Redningsbaade, 3) Traadløs Telegrafering, 4) Dampskibsruiter og 5) andre Sikkerhedsforanstaltninger. Formaålet med Konferencen var nøje at gennemgaa de tyske Sikkerhedsregler og at fremskalfe et Grundlag for den paatænkte internationale Overenskomst. Der nedsattes Udvalg til Behandling af de forskellige Punkter, hvorefter Konferencen atter træder sammen. (»Ritz. Bur.«)

Planerne om en svensk Amerika-Linie. De længe omtalte Planer om Etableringen af en selvstændig svensk Amerika-Linie har nu antaget foreløbig Form gennem en Redegørelse fra Tankens mest energiske Forkæmper, Direktør Lundgren, skriver »Berl. Tid.«.

Efter de mere udførlige Referater af Sagen, der senere er fremkommen, skal det være Hensigten at oprette en egentlig Dampskibsforbindelse mellem Gøteborg og New York. Hertil vilde efter Direktør Lundgrens Beregninger kræves 4 Passagerdampskibe paa 10,000—11,000 Brutto Reg.-Tons med en Fart af 18 Knob. Hver Baad skulde være beregnet paa 200 Førsteklasses Passagerer og 1,500 Tredjeklasses, medens det var Mening at sløjfe 2den Klasse. Til Gengæld tænkte 3dje Klasse delt i to Afdelinger. Et saadant Skib vilde koste omkring 5,250,000 Kr., men da der var Stemning for Samarbejde med en amerikansk Linie, kunde det svenske Selskab antagelig klare sig med en Kapital paa 6—7 Mill. Kr., hvoraf Halvdelen tænkte tilvejrbragt ved Aktietegning og den anden Halvdelen ved Statshjælp.

Med Hensyn til Udsigterne for den ny Linies Rentabilitet udtalte Direktør Lundgren, at den, under Forud-

sætning af en aarlig Statssubvention paa 300,000—400,000 Kr. kunde antages at forrente sig efter fem Aars Drift. Sverigs Handelsomsætning med Amerika udgør for Tiden henvend 90 Millioner Kroner aarlig. Den ny Linie gjorde Regning paa Bruttofragter til 3 Millioner Kroner om Aaret og Passagerindtægter til over det dobbelte Beløb.

Danmark og Japan. Den 6. ds. udveksledes i Tokio Ratifikationerne af en Handels- og Skibsfarstraktat og en særlig gensidig Toldkonvention, afsluttet den 12. Februar d. A. mellem Danmark og Japan.

De nævnte Overenskomster er i Følge deres Ordlyd traadt i Kraft umiddelbart efter Ratifikationernes Udveksling.

Stads- og Havneingeniørembedet i Aalborg. Aalborg, den 6. Maj. Aalborg Byraad har i sit Møde i Dag endelig vedtaget at dele Stads- og Havneingeniørembedet. Som Havneingeniør ansættes den hidtidige Havne- og Stadsingeniør, cand. polyt. Høeg, og som Stadsingeniør ansættes Forstander for den tekniske Skole i Aalborg, Cand. polyt. Olsen.

Sejladsen paa Hobro og Mariager Fjord. Havneudvalgsmedlem R. Th. Genefke i Hobro meddelede os den 6. ds., at Hobro og Mariager Fjord igen er farbar for Skibe med 14 Fods Dybgaende.

Rødby Havn. Rødby, den 7. Maj. Rødby Havn er i Dag bleven afleveret til Byraadet af det Ingeniørfirma, der har bygget den. I Stedet for Bygmesteren, Ingeniør Hey, som for Tiden opholder sig i Vestindien, mødte Landstingsmand Hey og afleverede det færdige Arbejde. Rødby Havn er dog hermed ikke officielt aabnet. Indvielsen vil først finde Sted i August Maaned.

(»Ritz. Bur.«)

Selandia. I Følge et til Det ostasiatiske Kompagni indlobet Telegram er Motorskibet Selandia paa Hjemrejse fra Bangkok ankommet til Singapore efter en i alle Henseender udmærket god Rejse. Alt vel om Bord.

Flyttet Fyrskib. Fyrjagten ved Korsør er efter Meddelelse fra Søfartsinspektøren ved Statsbanerne flyttet til et Punkt, der ligger c. 400 Meter Vest for 17 Fods Pullen paa 55° 19' 50" N. Br. og 11° 7' 10" Ø. Lgd., hvor det ny Fyrtaarn skal opføres.

Pram i Drift. Marineministeriet har fra Løds-kaptajnen i Göteborg modtaget telegrafisk Underretning om, at Foreren af Dampskibet »St. Paul« har rapporteret, at han den 6. ds. paa 56° N. Br. og 3° 40' Ø. Lgd. har passeret en i Farvandet drivende større Pram.

Udlagt Fløjtetønde. Fløjtetønden »Kobbergrund Ø.« er genudlagt og Vintersømærket inddraget.

## Hjælpemidler til Udsætning af Skibsbaade.

(Af Konstruktor Jul Christensen.)

(Fortsat.)

Endnu skal kortelig omtales Talbots selvudløsende Hage, samt Kaptajn Eriksens automatisk virkende Sliphager for Baade.

I 1857 fremkom Mr. Talbot med en selvudløsende Hage til Baadtaljer, denne var nærmest at ligne ved en Saks, hvor Bladene har Hageform; ved denne, som ved Mr. Shores Hage, skulde den tunge Overende bevirke, at Hagerne udhuggede, naar Taljerne slækkede. Ved at lade Hagerne virke som Saks vilde Talbot undgaa, at de skulde kunne hugge ud af sig selv i Utide, men han har alligevel fundet det nødvendigt at anbringe en Tovstjert til at slynge om Hagen som yderligere Sikring herimod.

Fra Begyndelsen af Tredserne og til først i Halvfemserne blev der i Orlogsmarinen benyttet en saakaldet Vippelage. Hovedprincippet var, at den ikke kunde hugge ud af sig selv, altsaa efter samme Princip som den, der er bleven anbefalet i 1834, men af forbedret Konstruktion. Blokkeslaget bærer en Hage, der kan dreje sig om en Bolt, Beslaget er tillige gaffeldannet; naar Hagen er hugget, hviler Næbet af denne i Gallen, og en Stoppearm med Cirkeludskæring sættes for, endelig var der anbragt en Sikkerhedspind, der dannede en Hindring for en uvilkaarlig Drejning af Stoppearmen.

Kaptajn Eriksens automatisk virkende Sliphager for Baade. Hovedprincippet ved de automatisk virkende Sliphager er dette, at Hagerne, saasnart Baaden bæres af Vandet eller Taljerne slækkes, frigør sig selv fra Taljeblokkene, og at den ene Hage ikke kan udløses, uden at den anden nødvendigvis følger med.

Indretningen bestaar af to gennem Kølen gaende Smedejernsbolte, der mod Baadens Pligter ender i Staalgaffer. I disse Gaffellejer sidder de drejelige Staalhager, hvis Underkanter er sectordannede og landudskaarne. Endvidere anbringes i disse Galler en mellem Hagerne tredelt langskibs Forbindelsesstang, af hvilken Endestykkerne af Staal er lirkantede, landudskaarne i Indgreb med Hagernes sectordannede og landudskaarne Underkanter, og paa den Ende, der vender mod Baadens Midte formede som et Øje, i hvilket Mellem-Forbindelsesstangen, der er af Smedejern og hviler i Lejer under Tofterne, samt er hageformet i Enderne, hugges.

Rundt Forbindelsesstangens agterste landudskaarne Stykke anbringes en Staaljeder i Smedejernshylster paa en saadan Maade, at den stadig søger at holde Hagerne i nedslaaet Tilstand. I nedslaaet Tilstand forsvinder Hagerne under Pligterne, hvorimod de i opslaaet Tilstand kommer med Nakken over Pligterne, og Fjederhylstret lukker da tæt om Fjederen. Ovenpaa Pligterne findes Laasemekanismer, der forhindrer Taljeblokkene fra at hugge ud af Hagerne, naar disse er i fast opslaaet Stilling.

Paa Forbindelsesstangens Endestykker, der foruden at vandre i Gallerne ogsaa vandrer i Styr paa Pligtskodderne, anbringes Huller paa en saadan Maade, at et Klinkefald, som fastsættes paa Pligtskodderne, kan laase for Stængerne og saaledes ogsaa for Hagerne, naar disse er i opslaaet Stilling. — Det benyttes f. Eks., naar Taljerne skal hugges i Søgang. For at sprænde Fjederen eller bruge Hagerne i opslaaet Stilling, benyttes ved større Baade en Nøgle af Jern, som anbringes over den agterste Hages Næb paa en saadan Maade, at man ved en rask Haandbevægelse agter over løfter begge Hagerne i deres oprejste Stilling; ved mindre Baade trækker man ligefrem i den Midtskibsforbindelsesstang. Nøglen er anbragt paa en hensigtsmæssig Maade Agter i Baaden. Forbindelsesstangen laases med Slikler og er hurtigt aflagelig. Den kan

passende beskyttes ved en løs langskibs Tofte eller en løs Skærm af U-formet Smedejern.

#### Brugsanvisning.

Sæt Hagerne i opslaaet Stilling og laas dem med Klinkefaldene. Drej derefter Laasemekanismen paa Pligterne saaledes, at Taljeblokkene kan hugges, hvorpaa disse aller lukkes. — Nu hejses Baaden, sættes paa Plads i Klamperne og fastspændes med Surringerne. Taljeløberne hales tot og sættes fast paa David-Koffilnaglerne. Derefter paases det, at Mellemforbindelseslangen er hugget, Stiklerne indsat i sammes Hager, samtidig med, at Klinkefaldene er udløst fra Forbindelsesstangens Endestykker ved Pligtskodderne; Baadfaldene skudd op i Baljer eller paa Tromler, anbragt paa passende Maade, Fangelinen i Orden, Lænseprop paa Plads, og Baaden er alter klar til Udsætning eller til automatisk Udløsning.

(Fortsættes.)

### Fragtmarkedet.

Det er meget glædeligt i Dag at kunne berette, at der siden vor forrige Oversigt er indtraadt en betydelig Fasthed og Stigning i Kulfragterne. Navnlig gælder dette til Middelhavet, men ogsaa ad Østersøen til ligger Kulfragterne ikke saa lidt bedre end for en Uge siden. For blot at tage nogle enkelte Eksempler i begge Retninger skal vi anføre, at der til en saa vigtig Havn som Genua for en Uge siden betalles omkring 8/ fra Tynen, hvorimod der i Dag er sluttet til 10/6. Fra Østkysten til Kronstadt svingede Raten for en Uges Tid siden mellem 4/ og 4/6, hvorimod der nu kan betinges c. 5/, og det skulde slet ikke undre os, om Fragterne gaar yderligere op i de nærmeste Dage. De nævnte to Lossehavne danner jo en vis Basis for andre Lossehavne i Middelhavet, repr. Østersøen, og der er omtrentlig proportionelle Stigninger over hele Linien. Samtidig er Priserne paa Bunkerkul noget lavere, altsaa endnu en Faktor i Redernes Favor. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, ligger River Plate meget stramt for prompte Positioner, og fra Buenos Aires eller La Plata sluttedes et Par store Baade til 30/ for Hvede, 32/6 for Havre til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, hvilket er ganske glimrende Rater.

Fra San Lorenzo Grænsen betalles indtil 31/6 O. C. pr. prompt. Ogsaa pr. Juni er der vedvarende et godt Begær, om end til noget lavere Rater end pr. Maj. Nordamerika er stille men fast, og der synes ligesom at være Tilløb til et forøget Tonnagebegær.

Fra Sortehavet, Azow etc. effektueres der endnu kun faa Befragtninger, efter som Passagen gennem Dardanelerne, trods gentagne Løfter, endnu ikke er bleven til Virkelighed, men dette ventes dog daglig. Der betalles sidst 15/3 Taganrog/Rotterdam, Fres. 15,25 Nikolejett/Marseille, begge pr. prompt. 13/3 Sulina/L. H. A. R. Annullering 25. Maj. Fra Middelhavet noteres ikke saa faa Laster, og der er navnlig et godt Begær efter »handy» Tonnage, baade for Erts, Fosfat, Sall, Esparto etc. Fra Østersøen og Hvidehavet er der ogsaa meget rigeligt med Laster, og da Rederne er særdeles faste i deres Forlangender, er Tønnen sund og lovende helt igennem. Købmændene søger selvfølgelig at trykke Fragterne, men Begæret efter Skibe vil udvide sig, all efter som de forskellige Pladser lukker op, og med det forøgede Virkefelt skulde Rederne have gode Chancer for at blive de stærkeste i Kampen om Fragternes Niveau.

Skrevet den 8. Maj 1912.

### Fra Sø og Land.

En besværlig Rejse. I Begyndelsen af Februar ankom Skomerten »Spinaway» til Fowey, hvor den hører hjemme. »Spinaway» der er et Skib paa 95 Netto Reg.-Tons, med fem Mands Besætning, forlod Trapani den 28. Oktober f. A. med en Ladning Salt til St. Johns, N. F. Den 28. November afgik det fra Gibraltar, og havde siden da kæmpet med haardt Vejr i Atlanterhavet. Kaptajnen meddeler, at Skibet naaede til omtrent 600 Sm. fra sit Bestemmelsessted, men da det da havde mistet sin Klyverbom med den dertil hørende Rigning, og Storgallen var brækket, blev det umuligt at fortsætte Rejsen. Da man havde en stærk Modvind fra VSV., faadt man det raadeligst at vende tilbage til England. Det lille Fartøj naaede Hjemmet i rette Tid, da dets Forraad af Brød var sluppet op. Dagen for det naaede Fowey.

### Havarier og Forlis.

Anna, Sejlskib af Lerberget, er den 8. ds. paa Rejsen fra Stettin til Aalborg med en Ladning Havre grundstødt ved Bøste og løbet fuld af Vand.

Sjøstad, Dpsk af Kristiania, kom den 8. ds. paa Rejsen fra Antwerpen til Neufahrwasser med en Ladning Raajern paa Grund ved Gjedser. Svitzers assisterer. Skibet har Vand i Forlusten.

### Nybygninger, Køb og Salg.

The North Eastern Marine Engineering Company, Limited, Wallsend on Tyne og Sunderland udfolder for Tiden en overordentlig Virksomhed i Retning af Bygning af Skibsmaskiner, idet det i Løbet af en Uge har haft ikke mindre end seks store Skibe paa Provature, med tilsammen 16,115 I. H. K., og det trods de Vanskeligheder, som Kulstrejken har foraarsaget.

Mellem disse Skibe er Damperen »Nubian» paa 3,100 I. H. K. (Quadruple Ekspansion) for Leyland Linien, »Kanjan» paa 4,500 I. H. K. (Triple Ekspansion) udstyret med Schmidts Overhedere for Hovedkedlerne, for Stoomvaart Maatchappij »Nederland», Amsterdam, og »Clio» paa 3,000 I. H. K. (Quadruple Ekspansion) for Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft i Hamburg.

Samtidig indsetter Selskabet Maskiner og Kedler i andre lire, store Skibe, hvad der vidner om en ualmindelig Leveringsdygtighed.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pastouriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Homstre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

### Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.  
Forlang Katalog. — Send Opgave.

(Fortsættes Side 281.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m) Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1038. Vandstand. Thyboron-Kanal. Jyllands V-Kyst. Nordsøen.** I Thyboron-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 4<sup>m</sup> m, i Svandholm-Løb 2<sup>m</sup> m, i Kobber-Løb 3<sup>m</sup> m, i Gausholm-Løb 2<sup>m</sup> m. Der er saaledes for Tiden 2<sup>m</sup> m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden. Thyboron-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

**1039. Fyrskib flyttet. Fyr bygges. Korsør. Store-Bælt.** Ud for Korsør Havn skal bygges et Fyr, Korsør Vinkellyr, paa c. 55° 19' (50°) N. Br. 11° 07' (10°) Ø. Lgd., tæt SØ for 5<sup>m</sup> m Pullen. Fyret vil blive et hvidt, rødt og grønt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 15 Sek., Blink e. 1½ Sek., Mørke e. 2 Sek., Blink e. 1½ Sek., Mørke e. 6½ Sek. Lyset bliver hvidt fra c. N. 21° V. til c. S. 64½° Ø. grønt fra c. S. 64½° Ø. til c. S. 15½° V., hvidt fra c. S. 15½° V. til c. S. 70½° V. (Lyset er forstærket fra c. S. 60° V. til c. S. 70½° V.), rødt fra c. S. 70½° V. til c. V. grønt fra c. V. til c. N. 20½° V. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt og rødt Lys, 10 Sm for grønt. Lysevne: 19 Sm for forstærket hvidt Lys, 15 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Graa Gitterkonstruktion paa granitklædt Betonunderlag. Hele Højden over Vandet: 12 m. Linsesparat. Fyret skal forsynes med en Sirene, der som Taagesignal skal give Tre-Stød hver ½ Minut.

»Korsør« Fyrskib er flyttet og ligger nu NV. for Byggepladsen, c. 400 m V. fra 5<sup>m</sup> m Pullen. De nye Fyr vil antagelig blive tændt i Løbet af Sommeren 1912, og samtidig vil Fyrskibet blive inddraget. (Kort Nr. 156, 160, 162, 163, 220 og 221. Danske Løds, Side 336. Havne-Løds, Side 74. Fyr-Port. Nr. 258 og 258 A.)

**1040. Bestemmelser for Besjefling af de uddybede Rønder forandret. Limfjorden.** Ministeriet for offentlige Arbejder har forandret § 2, Pkt. b i Reglement for Besjefling af de uddybede Rønder i Limfjorden, nemlig: 1) Fra Kattoget over Hals Barre indtil Aalborg. 2) Ved Draget. 3) Over Mejerlundene (Bejstrup-Løb). 4) Løgstor-Grunde og 5) Thyboron-Kanal, som følger:

b. Om Natten: En rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt og er synlig i en Afstand af mindst 2 Sm og som for Dampskibes Vedkommende skal hejses paa Fortøppen under Top-lanternen i en Afstand fra dem af mindst 1 m og for Sejlskibes Vedkommende i en Højde af mindst 3 m over Skroget, saaledes at den ikke kan forveksles med den røde Sidelanterne. Fornevnede Signaler skal forblive hejste, indtil Skibet har passeret Rønden.

Under Bugsering føres Signalet af det bugserede Skib. (Danske Løds, Side 114, 161, 480, 505, 506 og 508. Havne-Løds, Side 140.)

**1041. Fyrs Brændetid forandret. Soby. Farvandet Syd for Fyen.** Soby Havns Fyr holdes brændende Aaret rundt fra den 15de Maj d. A. at regne. 54° 56' 32" N. Br. 10° 15' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 157, 238, 243 og 253. Danske Løds, Side 600. Havne-Løds, Side 134. Fyr-Port, Nr. 559.)

**1042. Is ved Island.** Telegram fra Siglufjordi:

Den 30te April. Spredd Is 7 Sm NØ. for Kap Nord.

#### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**1043. Forandring i Afmærkning udført. Sverige.** De i »E. f. S.« Nr. 9, 10, 12, 19, 21, 22 og 24, 1912 behandlede Forandringer i Afmærkningen er nu udført. (Kort Nr. 160 og 206.)

der viser rødt To-Blink hver 10 Sek., udlægges paa S-Siden af Løbet, 565 m S. 32° V. fra Baaken ud for Folly Point. 9) En rød Lystonde, mærket »27«, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek., udlægges paa N-Siden af Løbet, 510 m S. 44° V. fra Baaken ud for Folly Point. 10) En rød og hvid lodret stribet Lystonde, mærket »28«, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., udlægges 200 m N. 51° V. fra Vandstandsøen N. for Gillingham Marshes. 11) En rød Lystonde, mærket »29«, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., udlægges paa N-Siden af Løbet, 285 m N. 21° V. fra ovennævnte Vandstandsøen.

B. Følgende Tønder forandres: 1) Mussel Bank Lystonde, paa N-Siden af Løbet ved V-Enden af Grunden, flyttes 27 m NV. i og skal ligge 400 m N. 32° V. fra Darnet Ness Flagstang. Tønden skal mærkes »28« og forandres til at vise hvidt To-Blink hver 10 Sek. 2) Folly Bank Lystonde, paa S-Siden af Grunden, skal mærkes »25«.

C. Følgende Tønder inddrages: 1) Løver Mussel. 2) Upper Mussel. 3) Den rød og hvid ternede Tonde Nr. 1, ved Ø-Enden af Gillingham Reach. 4) Den røde Spidstønde, der ligger tæt ved Lystonde Nr. 27's Plads. 5) Den røde Spidstønde, der ligger tæt ved Lystonde Nr. 29's Plads. 6—7) De rød og hvid ternede Tønder Nr. 2 og 3 paa S-Siden af Gillingham Reach. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 445. Kjøbenhavn 1912.)

#### IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**1065. Midlertidig Belysning forandret. Dieppe, Frankrig.** Det midlertidige, røde, faste Fyr paa det lille Molehoved S. for den gamle Ø-lige Bølgeløbet ved Dieppe Havn er nu formærket fra Kysten V. for Dieppe til N. 32½° V. 49° 56' N. Br. 1° 05' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1694. Kjøbenhavn 1911.)

**1066. Fyr midlertidig forandret. Trouville.** Det hvide og røde Fyr med Tre-Formærkelser hver 18 Sek. paa den Ø-lige Mole ved Trouville Havn skal forstærkes. Fyret er derfor slukket og et hvidt og rødt, fast Fyr er midlertidigt tændt. Lysevne: 4 Sm for hvidt og 3 Sm for rødt Lys. Det forstærkede Fyr kan brænde til Forsøg. 49° 22' 06" N. Br. 0° 04' 28" Ø. Lgd.

**1067. Afmærkning forandret. Poole Harbour, England.** Afmærkningen af Løbet ind til Poole Harbour er forandret. Lystonden, som viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., ligger nu tæt NØ for Fyrlytten, NØ-Siden af Løbet er afmærket med 8 Spidstønder, mærket, ude fra indløbet, 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13 og 15. Tønde Nr. 9 er sort og hvid vandret stribet, de øvrige Tønder er sorte. Midt mellem Tønderne Nr. 11 og 13 ligger en grøn Spidstønde. SV-Siden af Løbet er afmærket med 8 rød og hvid ternede Stumpstønder, mærket, ude fra indløbet, 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14 og 16. Tønde Nr. 2 har en Cylinder paa Toppen, Tønde Nr. 6 en Kegel med Spidsen opad paa Toppen, de øvrige er uden Topbetegnelse. South Haven Point: 50° 40¼' N. Br. 1° 57' V. Lgd.

#### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**1068. Lys- og Klokketønde ombyttes med Lystønde, State Ledge, Boston Harbor. For- enede Stater i Nord-Amerika.** Omtrent den 15de Maj 1912 ombyttes State Ledge Lys- og Klokketønde med en Lystønde. Fyrkarakteren bliver afmærket, 42° 20' 15" N. Br. 70° 59' 58" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2160. Kjøbenhavn 1911.)

**1069. Tønde inddrages. Giffords Ledge, Buzzards Bay, Massachusetts.** Omtrent den 15de Maj 1912 inddrages Giffords Ledge Spiritønde 6 permanent. 41° 35' 33" N. Br. 70° 40' 00" V. Lgd.

**1070. Lystønde udlagt. Ohio Ledge, Narragansett Bay, Rhode Island, Ohio Ledge.** Lystønde 5 A, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., er nu udlagt i 8; m Vand, N. 59½° Ø. fra Warwick Fyr og S. 39° Ø. fra Communic Point Fyr. 41° 41' 35" N. Br. 71° 19' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2837. Kjøbenhavn 1911.)

**1071. Afmærkning forandret. Ram Island Shoal Channel, Fishers Island Sound, Long Island Sound.** I Ram Island Shoal Channel er udlagt følgende Tønder: 1) North Flats. Enst Spiritønde 2 1 3 m Vand, N. 25° Ø. fra Kanten af Ram Island V-Pynt og N. 77° Ø. fra Morgan Point Fyr. 2) North Flats South Spiritønde 4 1 3 m Vand, N. 26½° V. fra Kanten af Ram Island SV-Pynt og S. 86° Ø. fra Morgan Point Fyr. 3) North Flats West Spiritønde 6 1 1 m Vand, henholdsvis N. 39° V. og N. 44° Ø. fra sidstnævnte Punkter.

Samtidig har Ram Island Flats Spiritønde 2 faaet Nr. 5 og er malet sort. Morgan Point Fyr: 41° 18' 59" N. Br. 71° 58' 24" V. Lgd.

**1072. Lystønde udlægges. Craven Shoal, New York Lower Bay.** I den nærmeste Fremtid udlægges en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., ved Craven Shoal Klokketønde. 40° 35' 10" N. Br. 74° 02' 30" V. Lgd.

**1073. Fyr tændes. Eagle Point, Delaware River.** Omtrent den 11te Maj 1912 tændes 2 Ledelyr paa Bankerne paa Eagle Point. Forlyret er et hvidt Lysofyr, der viser Et-Lys hver

**1044. Lystønde udlægges.** Væsterflaeket, Landskrona, Sundet. Omtrænt den 15de August 1912 vil der blive udlagt en Lystønde, der viser hvidt El-Lyn hver 3 Sek. V for Væsterflaeket, 59° 50' 58" N. Br. 12° 45' 52" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 281.)

**1045. Lystønde forandres.** Væstra Hufvudet, Kalmarstrand. Omtrænt den 15de Juli 1912 forandres Væstra Hufvudet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, til at vise grønt El-Lyn hver 2 Sek. 56° 40' 04" N. Br. 17° 28' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

**1046. Kopparstømrerne Fyrskib forandres.** Gotiska Sandön N. Omtrænt den 1ste September 1912 ombyttes »Kopparstømrerne» Fyrskib Nr. 6 med Fyrskib Nr. 2, der er rodt med rodt Traan og 2 Musler med Kagle paa Fortoppen. Samtidig forandres Fyret fra 2 hvide, faste Fyr til 1 hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 20 Sek. Flammens Højde: 8 m. Slynsvideo: 10 Sm. Tungsigtbarhed forandres til Et-Slod, hver 15 Sek. 58° 35' 15" N. Br. 19° 09' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

**1047. Lystønde udlægges.** Revengegrundet, Sandhamn, Stockholm Skærgaard. Omtrænt den 15de August 1912 udlægges en Lystønde, der viser hvidt El-Lyn hver 2 Sek., ved Revengegrundet, 59° 15' 11" N. Br. 19° 01' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

**1048. Lystønde udlægges.** Storgrundet, Bottniske Bagt. Omtrænt den 15de August 1912 udlægges en Lystønde, der viser hvidt El-Lyn hver 3 Sek. inden for Storgrundet paa e. 61° 10' N. Br. 17° 24' Ø. Lgd.

**1049. Afmærkning.** Lods, Finland. Paa Grund af den store Afgang af finske Løskær i dette Aar, vil kun nednævnte Farvande blive tilhørlig afmærket fra Skibsforrens Begyndelse: 1) Bottniske Bagt: Farvandene fra Søen ved Nystrad (Bærskär) Fyr til Nystrand, Indløbet til Kälsö, Sandö (Hamnholmen), Sastmola (Blandö) og Utleborg. 2) I Finske Bagt: Farvandene til Trångsund, Wilborg, Fredrikshamn og Kokka samt mellemhængende Laste- og Ankerpladser.

Kronlods Kan fane: 1) I Bottniske Bagt ved: Huskär, Nystrand, Lökö, Sebbskär, Kälsö, Sandö, Sastmola, Marjankemi og Utleborg. 2) I Finske Bagt ved: »Verkkomatala» Fyrskib, Tuppuronsaari, Trångsund, Stora Friskären, Pirkäpäästi, Kuorsalo, Aspö, Hogland, Fredrikshamn, Kotka og Kamussari.

Efterhanden som de øvrige Farvande bliver afmærket, vil det blive bekendtgjort.

**1050. Afmærkning.** Reval, Finske Bagt, Rusland. Afmærkningen ved Reval er forøget med: 1) 2 Vægere med 1 nedadvendt Kest over 1 opadvendt Kest, der staar V. for Vallsö paa Ijenholdsväjs 59° 35' N. Br. 24° 43' Ø. Lgd. og 59° 34' N. Br. 24° 43' Ø. Lgd. 2) 2Vægere med 1 opadvendt Kest over 1 nedadvendt Kest, der staar Ø. for Kartö paa Ijenholdsväjs 59° 28' N. Br. 24° 43' Ø. Lgd. og 59° 28' N. Br. 24° 44' Ø. Lgd.

Den hvide Spiritønde, der i Foråret 1912 skal udlægges i Stedet for Lys- og Klokketønden N. for Kartö (se »E. f. S.» Nr. 803, 1912), skal ligge paa 59° 30' N. Br. 24° 41' Ø. Lgd.

Lystønden, der var udlagt ved den røde Væger paa S-Siden af Middelgrund, er alter indtaget, 59° 30' N. Br. 24° 40' Ø. Lgd.

Positionerne staar til danske Kort. (Kort Nr. 155 og 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1339, Kjøbenhavn 1909.)

**1051. Lystønde midlertidig indtaget.** Libau. Den røde Lystønde, der viser hvidt Lyn, ud for Libau Haven, er indtaget paa Grund af Beskudprelse, 56° 32' N. Br. 20° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 709, Kjøbenhavn 1912.)

**1052. Fyr alter tændt.** Memel, Tyskland. Det røde, faste Fyr paa N.-Molen ved Memel er alter tændt og det midlertidige Fyr er reddet. 55° 43' 56" N. Br. 21° 05' 07" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 398, Kjøbenhavn 1912.)

**1053. Afmærkning forandret.** Swinemünde, Tønderne ved Ø.-Kanien af Vestergrund ligger nu i Ø. i Vand. A paa 53° 36' 26" N. Br. 14° 16' 36" Ø. Lgd. B paa 53° 56' 19" N. Br. 14° 16' 38" Ø. Lgd. C paa 53° 56' 12" N. Br. 14° 16' 40" Ø. Lgd. D paa 53° 56' 03" N. Br. 14° 16' 42" Ø. Lgd. E paa 53° 55' 58" N. Br. 14° 16' 54" Ø. Lgd. F paa 53° 55' 41" N. Br. 14° 17' 05" Ø. Lgd. Vestergrund N paa 53° 56' 15" N. Br. 14° 16' 12" Ø. Lgd.

Ved Ø.-Kanien af Vestergrund er i Ø. i Vand udlagt en hvid Spiritønde, mærket »Vestergrund Ø», med Ø.-lig Tophøjden, 53° 56' 05" N. Br. 14° 16' 31" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 804, Kjøbenhavn 1912.)

**1054. Vægs Belliggenhed.** Kieler Bagt. Været af Triaklen »Marie» ligger paa 54° 26' 44" N. Br. 10° 19' 22" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 913, Kjøbenhavn 1912.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**1055. Baake genopført.** Risholmstun. Malé, Sverige. Baaken paa Risholmstun er genopført, 57° 27' N. Br. 11° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2705, Kjøbenhavn 1911.)

**1056. Fyr slukkes midlertidig.** Norge. Paa Grund af Reparation slukkes følgende Fyr midlertidig: 1) Skindrolaugen, 58° 31' N. Br. 8° 37' Ø. Lgd., fra 10de Juni til 15de Juli 1912. 2) Songraar, 58° 00' N. Br. 7° 48' Ø. Lgd., fra 10de Juni til 6te Juli 1912.

**1057. Grunde fundet.** Kristiansand S. C. 50 m N. 73° V. fra 9 $\frac{1}{2}$  m Bagen V. for Olderoer er fundet en Baare med 7 m Vand. Baaren er afmærket med en hvid Stage. 9 $\frac{1}{2}$  m Bagen: 58° 07' N. Br. 8° 00' Ø. Lgd.

Ø. 100 m V. f. N. 7 $\frac{1}{2}$  m fra Jernstangen ved V.-Punten af Dyningen er fundet en Baare med 4 m Vand. (Kort Nr. 286.)

**1058. Fyr nedbrændt.** Barrevik, Tønsbergfjord. Barrevik nordre Fyr er nedbrændt og slukket. Det vil snarest blive genopført og trædt, 59° 06' 30" N. Br. 10° 23' 30" Ø. Lgd.

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**1059. Vrag rapporteret.** Nordsøen. Den 23de April 1912 har Forenen af Damperen »Hansa» paa e. 56° 34' N. Br. 6° 41' Ø. Lgd. observeret en Mast e. 3 m over Vandet. Masten var tilsvindende fast i et Vrag. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 39, 168 og 221, Kjøbenhavn 1912.)

**1060. Drivende Vrag.** Nordsøen. I Folge Telegram fra Lødskaapløjnen i Göteborg har Forenen af Damperen »St. Paul» den 6te Maj 1912 paa 56° 00' N. Br. 3° 40' Ø. Lgd. observeret en drivende, stor, jernlaster Prum.

**1061. Uddykning.** Vestre Brønøysund, Nordland, Norge. Brønøysund vestre Løb uddykkes. Man vil forsøge at udføre Arbejdet uden at spærre Sundet. Passerende Fartøjer skal i Tilde give Signal og passere med Forsigtighed. Brønøysund Fyr: 63° 29' N. Br. 12° 11' Ø. Lgd.

**1062. Afmærkning.** Landtief, Amrum S. Tyskland. Landtief, S. for Amrum, er nu afmærket som følger: Paa N.-Siden med sorte Spidsstønder. 1) Nr. 1 paa 54° 06' 00" N. Br. 50° 18' 36" Ø. Lgd. 2) Nr. 2 paa 54° 36' 12" N. Br. 50° 20' 48" Ø. Lgd. 3) Nr. 3 paa 54° 36' 06" N. Br. 50° 22' 48" Ø. Lgd. Paa S.-Siden med røde Spiritønder. 4) A paa 54° 35' 54" N. Br. 50° 19' 36" Ø. Lgd. 5) B paa 54° 36' 06" N. Br. 50° 21' 36" Ø. Lgd. Andværgstønde fra Schmalteit: 6) en sort Bænkønde »Landtief» paa 54° 36' 06" N. Br. 50° 23' 42" Ø. Lgd. Som Andværgstønde fra Vortrappiefoner 7) Tønden »Vortrappief» (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 852, Kjøbenhavn 1912.)

**1063. Ledefyr slukket.** Afmærkning. Doveitief, Ostfrislandsøer. Doveitief Ledefyr kan ikke benyttes og er alter slukket. Doveitief er nu afmærket med følgende Tønder: 1) Som Andværgstønde en sort Bænkønde, mærket »Doveitief», med Ballon som Tophøjden. 2) En rød og sort stribet Lys- og Klokketønde. 3—6) 4 røde Spiritønder A, B, C og D. 7) En sort Spidsstønde D 1 med en Rhombe som Tophøjden. 8) En sort Lystønde D 2. 9) En sort Spidsstønde D 3. Lys- og Klokketønden: 53° 44' N. Br. 7° 08' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 765, Kjøbenhavn 1912.)

**1064. Lystønde flyttet.** River Medway, England. Den røde Lystønde Nr. 11, der viser hvidt Lyn med En-Formorkelser, i River Medway er flyttet e. 60 m Ø. og ligger nu i e. 14 m Vand 23° Kih N. 89° Ø. fra Martello Tower, Grain Spl. Martello Tower: 51° 27' N. Br. 0° 44' Ø. Lgd.

Omtrænt den 9de Maj 1912 sker følgende Forandringer:

A. Følgende Lystønder udlægges: 1) En rød Lystønde, mærket »17a», der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., udlægges paa N.-Siden af Løbet, 680 m S. 33° V. fra Oukham Ness S-Baake. 2) En rød og hvid lodret stribet Lystønde, mærket »18c», der viser rødt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., udlægges paa Bishops Bank, 390 m N. 74° Ø. fra Bishops Ness Ø.-Baake. 3) En rød Lystønde, mærket »19c», der viser hvidt To-Lyn hver 2 Sek., udlægges paa N.-Siden af Løbet, 500 m N. 51° V. fra Bishops Ness Ø.-Baake. 4) En rød og hvid ternet Lystønde, mærket »20c», der viser rødt To-Blink hver 10 Sek., udlægges paa S.-Siden af Løbet, 415 m N. 73° V. fra Bishops Ness Ø.-Baake. 5) En rød Lystønde, mærket »21c», der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., udlægges i Stedet for Tjerner Mussel Tønde, der indtages. 6) En rød og hvid lodret stribet Lystønde, mærket »22c», der viser rødt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., udlægges paa S.-Siden af Løbet, 400 m N. 38° Ø. fra Darnell Ness Flagstang. 7) En rød og hvid lodret stribet Lystønde, mærket »24c», der viser rødt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., udlægges paa S.-Siden af Løbet, 435 m S. 63° Ø. fra Bærken ef for Folke Point. 8) En rød og hvid ternet Lystønde, mærket »26c»,



1 Sek., Lyn 0. Sek., Morke 0. Sek. Flammens Højde: 11 m. Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Morke 1 Sek. Flammens Højde: 11 m. Forfyret: 39° 52' 35" N. Br. 75° 09' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 613. Kjøbenhavn 1912.)

**1074. Lystønde forandres. Horseshoe. Delaware River.** Omtrent den 15de Maj 1912 forandres Horseshoe Lystønde Nr. 37 til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0. Sek., Morke 2. Sek. 39° 53' 03" N. Br. 75° 08' 45" V. Lgd.

**1075. Fyr flyttet. Wreck Point. Cape Lookout. North Carolina.** Wreck Point Fyr er flyttet c. 1/2 Sm NNV. i og slaar nu paa Yderenden af Wreck Point, der strækker sig længere ud end vist i Kortene. 34° 37' 30" N. Br. 76° 32' 35" V. Lgd.

**1076. Klokketårnet flyttet. North Breaker. Savannah River. Georgia.** North Breaker Klokketårnet 2 T er flyttet tilbage til dens tidligere Plads. Den vil efter blive flyttet, naar Lystønderne udlægges. Savannah River Indløb: 32° 00' N. Br. 80° 46' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1005. Kjøbenhavn 1912.)

**1077. Stationstønde ombyttet. Brunswick. Fyrsbib. Georgia.** Brunswick Fyrsbib Nr. 84's Stationstønde, en rød Spidsstønde mærket »W 2« er ombyttet med en gul Stumpstønde, mærket »LV/84«. 31° 00' 40" N. Br. 81° 09' 30" V. Lgd.

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

**1078. Uddykning. St. Andrews Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Løbet i St. Andrews Bay bliver uddybet til 6.7 m, og dets Bredder skal være 61 m. 1 Marts 1912 var Løbet 6.1 m dybt og 33 m bredt. St. Andrews Bay: 30° 05' N. Br. 85° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 522. Kjøbenhavn 1912.)

**1079. Ledaflytning. Colon Harbor. Panama.** Ved Indløbet af Panama Kanalens ny gravede Lob ved Colon Harbor er midlertidig tændt 2 Ledelyr til Brug ved Uddybningsarbejderne, Fyrene lyser kun i Ledelinien, men da de kan ses noget til Søs, kan de benyttes af Skibe, der skal ind i Havnen. Fyrene vises fra Taarnet, der er permanente. Forfyret er et hvidt Lyfyrt, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0. Sek., Morke 0. Sek. 9° 17' 00" N. Br. 79° 55' 20" V. Lgd. Bagfyret, der er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 0. Sek., Lys 0. Sek., Morke 0. Sek., staar 1165 m S. 1/4 V. fra Forfyret.

**1080. Fyr ombyttet. Toro Point Breakwater. Colon Harbor.** Den hvide og den røde, faste Lanterne, som vises fra Yderenden af Toro Point Breakwater, er ombyttet med 2 røde, faste Lanterne (den ene c. 2 m over den anden), som flyttes udefter, efterhaanden som Arbejderne skrider frem. Paleværket antages at skulle strække sig 2 Sm ud fra Toro Point. Toro Point Fyr: 9° 22' 39" N. Br. 79° 56' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 363. Kjøbenhavn 1911.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1081. Vrag afmærket. Toulon. Frankrig.** Paa Toulon Red er udlagt en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 44° 0' N. 6 1/2° Ø. fra Yderenden af L'appontement de l'Eguillette, for at afmærke S.-Siden af den farlige Zone, der hidrører fra Vraget af »Liberté«. 43° 06' 22" N. Br. 5° 54' 30" Ø. Lgd.

**1082. Lystønde atter tændt. Scario. Marsala. Sicilien V.-Kyst.** Lystønden ved Grundden ud for Scario Pynt, N. for Marsala, er atter tændt. 37° 54' 15" N. Br. 12° 24' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 938. Kjøbenhavn 1912.)

**1083. Advarsel. Dardanellerne. Tyrkiet.** I Folge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium henleder det tyrkiske Udenrigsministerium Skibsføremes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af nøje at følge den Retning, der angives dem af Lodstærterne, samt nøjagtig at overholde de tyrkiske Myndigheders Forskrifter ved Passagen af Dardanellerne. V.-lige Indløb: 40° 01' N. Br. 26° 11' Ø. Lgd.

Den tyrkiske Regering har besluttet at gennaae Strødet ved Dardanellerne for den neutrale Skibsfart under samme Betingelser som inden Afsperingen, altsaa med Bibeholdelse af Forpligtelsen for Handelskibe til at underkaste sig Forskrifterne om Lodsning. Farvandet vil blive aabnet for Skibsfarten, saa snart de udlagte Miner er optaget, hvilket, efter en Meddelelse af 2den ds., antagelig vil tage c. 4 Dage. Den tyrkiske Regering forbeholder sig Retten til atter at lukke Strødet, hvis det skulde vise sig nødvendigt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 685. Kjøbenhavn 1912.)

**1084. Oplysning om Fyr. Burgas og Varna. Sorte Hav. Bulgarien.** Fyret paa det Ø-lige Havnehooved ved Burgas er et hvidt Fyr med En-Formørkelser. 42° 29' 4" N. Br. 27° 27' Ø. Lgd.

## Skibsefterretninger. Dampskibe.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Danzig 1./5. — Amalienborg afg. Preston 4./5. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 30./4. — Brattingsborg ank. Rio de Janeiro 4./5. — Berglum pass. St. Thomas 5./5. — Chassie Mærsk ank. Pera 4./5. — Dansborg afg. Huelva 4./5. — Elsborg ank. Newport 29./4. — Esrom afg. Singapore 4./5. — Flynderborg pass. Kertch 30./4. — Fredensborg afg. Glasgow 5./5. — Frederiksborg ank. Savannah 5./5. — Guldborg pass. Skagen 6./5. — Gurra pass. Gibraltar 3./5. — Hammershus pass. Lizard 20./4. — Harrildsborg ank. Genua 2./5. — Hundborg afg. fra Bilbao 4./5. — Høneborg pass. Kjøbenhavn 4./5. — Jelling ank. Tenerife 22./4. — Jomsborg ank. Pernau 1./5. — Jungsboved afg. Theodosia 4./5. — Jægersborg afg. Trondhjem 2./5. — Kallundborg afg. Glasgow 5./5. — Kalo ank. Mariupol 4./5. — Klampenborg afg. Newcastle 2./5. — Kronborg afg. Mobile 19./4. — Lejre afg. Mobile 25./4. — Lilleborg ank. Birkenhead 26./4. — Marselisborg afg. Rotterdam 5./5. — Næsborg pass. Kejser Wilhelm Kanal 5./5. — Peter Mærsk ank. Burntisland 3./5. — Randsborg ank. Sunderland 5./5. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Silkeborg afg. Partington 2./5. — Skanderborg ank. Gallipolis 20./4. — Skjoldborg afg. Pernau 5./5. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 6./5. — Spigerborg ank. Bona 30./4. — Stegelborg afg. Lübeck 4./5. — Stjerneborg ank. Rotterdam 4./5. — Søborg afg. Ayr 2./5. — Taarnborg ank. Pernau 30./4. — Tuborg ank. Labraggen 27./4. — Ullsborg pass. Gibraltar 3./5. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 4./5. — Visborg afg. Grangemouth 2./5. — Vordingborg pass. Quissant 5./5. — Ørkild ank. Kjøbenhavn 23./4.

**Vesterhavet.** Fylla, Brinch, afg. Mariagerfjord 7./5. til Stockholm. — Polly, Mathiasen, ank. Norresundby 6./5. — Nautik, N. Nielsen, pass. Dungeness 6./5. for Hamburg. — Nora, Lauritsen, pass. Gibraltar 5./5. for Harlingen. — Dagmar, Skou, pass. l'Onesant 5./5. for Hamburg. — Laura, Lund, ank. Brake 5./5. — Gerda, Iversen, afg. Lanally 5./5. til Kjøbenhavn. — Cito, Jepsen, afg. Hook of Holland 5./5. til Alicante. — Nexos, Basse, afg. Stettin 4./5. til Wilorg. — Olga, Christensen, ank. Hartlepool 4./5.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 8./5. — Martha,

Christensen, ank. Svanö 8./5. — Elna, Rathje, ank. Swansea 6./5. — Therese, Pedersen, ank. Genua 8./5. — Harriet, Larsen, afg. Stockholm 8./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Stuksund 5./5. — Simone, Møller, ank. Bolstad 8./5. — Jeanne, Olsen, afg. Genua 7./5. — Vera, Larsen, ank. Monaco 8./5. — Daisy, Lagesen, ank. Stettin 6./5. — Annine, Leth, ank. Arzew 8./5. — Wamma, Løffler, ank. Penarth 27./4.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Norrköping 4./5. — Nelly, Clausen, ank. Santander 4./5. — Fanny, Eriksen, ank. Antwerpen 18./4. — Lilly, Duhn, ank. Grimshy 7./5. — Alexy, Sørensen, afg. Algier 28./4. til Saffi. — Dagny, Bang, afg. Island 4./5. til Hamburg. — Mary, Clausen, ank. Korsør 8./5.

**Det asiatiske Kompagni.** Bintang afg. Suez 7./5. for udg. — Samui afg. Suez 6./5. for udg. — Bandon ank. Bangkok 30./4. for udg. — Pagan pass. Vliesingen 7./5. for udg. — Chumpon ank. Sagress 9./5. for hjemg. — Esrom afg. Singapore 3./5. for hjemg. — Arabien ank. Hongkong 24./4. for hjemg. — Kina afg. Kjøbenhavn 4./5. — Siam pass. Lydd 3./5. for udg. — Tranquebar afg. Port Said 2./5. for hjemg. — Cathay afg. Funchall 29./4. for udg. — Indien afg. Yokohama 9./5. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 23./4. for hjemg. — St. Croix afg. Demerara 3./5. for udg. — St. Jan afg. Portland 3./5. for udg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 8./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 1./5. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 5./5. — Russ, Petersen, ank. Santa Fe 4./4. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. London 6./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Bahia Blanca 20./4. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario 28./4. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. St. Thomas 2./5. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Malmö 2./5. til Miranichi. — Newa, Dahl, ank. St. Lorenzo 30./4.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Spjtsund 3./5. — Helene, Sørensen, ank. Wiborg 7./5. — Sjølland, Sværre, ank. Methil 7./5. — Agnete, Dam, ank. Riga 5./5. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 3./5. — Alice, Jørgensen, ank. Dunkerque 5./5.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Fredericia 8./5. — Ragn-

Fyret paa S.-Molelovedet (V.-Bølgelydder) ved Varua Havn er et rolt, fast Fyr. 43<sup>o</sup> 12' N. Br. 270 57' Ø. Lgd.  
**1085. Fyr forandret.** *Cherapakha Islet, Taganrog Gulv, Azovske Hav, Rusland.* Cherapakha Islet Fyr viser nu rodt Ek-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,1 Sek. 47<sup>o</sup> 11' N. Br. 38<sup>o</sup> 57 1/2' Ø. Lgd.  
**1086. Vrig afmærket.** *d'Aguir. Ile de Djertba, Tunis.* En grøn Spiritus med Klucje paa Toppen er udlagt ved Vraget af Barken »Clementine«, som er sunket i 12 m Vand 4 1/2 Sm SØ. for d'Aguir. Masterne er c. 2 m over Vandet. 39<sup>o</sup> 42' 11" N. Br. 11<sup>o</sup> 04' 58" Ø. Lgd.

**IX. Den N.lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.**

**1087. Fyr forandres.** *Balle Point, Perim Island, Røde Hav.* Den 15de Maj 1912 forandres Balle Point Fyr til at vise hvidt Et-Blink hver 10 Sek. 12<sup>o</sup> 39 1/4' N. Br. 49<sup>o</sup> 23 1/4' Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø-Kyst med Japan.**

**1088. Fyr tændt, Lystønde inddraget.** *Telok Betong, Sumatra S.-Kyst.* Paa en Banke paa det Ø-ligste Rev Ø. for Pasarru, 2330 m S. 12<sup>o</sup> Ø. fra Fyret paa Kysten, er tændt et hvidt Fyr med En-Formrøkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 12 Sm. 5<sup>o</sup> 28' S. Br. 105<sup>o</sup> 16' Ø. Lgd. Den sorte Lystønde ved Revet indtages i den nærmeste Fremtid. Telok Betong hvide Blinkfyrt slukkes foreløbig ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 315. Kjøbenhavn 1911.)

**1089. Tønde flyttet.** *Kaiser Rock, Sam Sa Inlet, China.* Den sorte Spidsstønde ved Kaiser Rock er flyttet 1 1/2 Km N. 80<sup>o</sup> Ø. i og ligger nu 1,6 Km N. 46<sup>o</sup> Ø. fra Midten af Kaiser Rock, der ligger paa 26<sup>o</sup> 37 1/4' N. Br. 119<sup>o</sup> 44 1/4' Ø. Lgd.

**1090. Fyr tændt.** *Bojoan Ko, Kwang Tung, Paa Molelovedet, c. 4<sup>o</sup> Km S. 18 1/2<sup>o</sup> Ø. fra Pei Yue Shan Tower, der ligger paa 38<sup>o</sup> 48' 36" N. Br. 121<sup>o</sup> 14' 46" Ø. Lgd., er tændt et Fyr.*

**1091. Ledefyr tændt.** *Toha Ko, Honshu S.-Kyst, Japan.* Ved Toha Ko er tændt 2 Ledefyr, der holdt overet i S. 64<sup>o</sup> V. leder fri af Grundene i Shogushima Suido. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 62 1/2<sup>o</sup> Ø. til N. 65 1/2<sup>o</sup> Ø. Flammens Højde: 54 m. Synsvide: 11 Sm. 34<sup>o</sup> 29' 05" N. Br. 136<sup>o</sup> 50' 32" Ø. Forfyret er et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 3 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. Det lyser fra N. 82 1/2<sup>o</sup> Ø. til N. 72 1/2<sup>o</sup> Ø. Flammens Højde: 42 m. Synsvide: 13 Sm. 34<sup>o</sup> 29' 07" N. Br. 136<sup>o</sup> 50' 38" Ø. Lgd.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

Korts eller Højs Nr.	N betyder: Nye Kort eller ny Bølg; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †† Tilføjet.
R 1466	China. — Hongkong.
R 1459	China. — Hongkong. harthurt.
R 1607	England. — North Foreland to the North.
R 2182	North sea. — North sea, northern sheet.
R 342	Nova Scotia. — Port Medway to Lunenburg.
R 622	Africa, west coast. — Bonny and New Calabar rivers.
R 123	South Africa. — Table bay breakwater and docks.
R 1626	England. — Blyth harthurt.
R 2202	Atlantic ocean. — South Atlantic ocean, western portion.
R 636	South Africa. — Cape of Good Hope and False bay.
R 1360	Africa, west coast. — Harako to Cape St. Paul.
R 2858	Wales. — River Cleddau.
R 1979	Scotland. — Kirkcubright bay.
R 2848	Scotland. — Loch Lomond.
R 2909	Scotland. — Loch Awe.
R 1981	Scotland. — Loch Alton.
R 531	Scotland. — Loch Moidart.
R 2390	Scotland, Hebrides. — Fast and West Lochs Raog.
R 1442	Scotland. — Barf and Maleduff.
R 53	Ireland. — Lough Neagh.
R 1172	Ireland. — Upper Lough Erne.

†	1173	Ireland. — Lower Lough Erne.
†	2318	Ireland. — Lough Corrib. Lough Mask.
†	1652	Ireland. — Lough Derg.
†	1572	Ireland. — Lough Ree.
T		Supplement to West Coast of Scotland Pilot, Part I. 1911.
N		Nautical Almanac, Part I (abridged for the use of seamen) for 1914.
		Frankrig.
	5341	Un cap Drammond au Var. Golfe de la Napoule et golfe Juan.
R	152	Port et rade des Sables d'Orour. Janvier 1912.
R	2845	Rivière de Pontreux. entre le phare de la Croix et le pont de Lézardrieux.
R	4735	April 1912.
†	1120	Altierrges de Brest. Janvier 1912.
		Du Var au Cap Roux.

hild, Schultz, ank. Emden 7/5. — Valborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 8/5. — Estrid, Hansen, ank. Hungerburg 3/5. — Gunhild, Hansen, ank. Boness 3/5.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 1/5. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 8/5. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 6/5.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstedt, ank. Grangemouth 1/5. — London, Bom, afg. Emden 7/5. til Kratzwick. — Paris, Tholander, ank. Rotterdam 7/5. — Bryssel, Kaas, ank. Kalundborg 3/5.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Swansea 6/5. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Hamburg 4/5. — Roma, v. Thun, pass. Gibraltar 1/5. for Aalesund.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Hamburg 4/5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. South Shields 8/5. — Svend, Schmidt, pass. Skagen 8/5. — Urania, Clausen, ank. Rotterdam 8/5.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 8/5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Aalborg 6/5. — Holland, Poulsen, ank. Grao 6/5. — England, Andersen, afg. Gjedser 6/5. — Rusland, Bennetsen, pass. Skagen 8/5.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Newport 4/5. — Europa, Hansen, afg. Brügge 5/5. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 2/5.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Karlskjær 29/4.

**Frø.** Ansta, Bagger, ank. Memel 8/5. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 3/5. — Vera, Thing, afg. Windau 8/5.

**Sejlskibe.**

**Rønne.** Kastor, Møller, ank. Oscarshavn 29/4. — Johannes, Jensen, afg. Liverpool 29/4. til Rio Grande. — Veset, Kofoed, ank. Danzig 2/5. — Magnus, Hansen, ank. Rønneby 3/5. — Argus, Holm, ank. Kalmar 3/5. — John Hintze, Knudsen, ank. Svaneke 3/5. — Amalie, ank. Rügenwalde 3/5. — Freja, ank. Danzig 3/5.

**Erø.** Yrsa, Hansen, afg. Eyarbakka 5/5. til Cadiz. — Pampa, Svendsen, ank. Pillau 5/5. — Svip, Jensen, ank. Swinemünde 5/5. — Ami, Christensen, ank. Danzig 5/5. — Marie, Boye, ank.

South Alloo 5/5. — Skandia, Fabricius, ank. Caca Blanca 5/5. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Dyrefjord 4/5. — H. C. Grube, Svane, ank. Laguna de Terminos 4/5. — Fuglen, Schmidt, ank. Faaborg 5/5. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Newenstle 6/5. — Ingolf, pass. Lizard 4/5. for Helsingborg. — Jenny, Svane, ank. Rio Grande 5/5.

**Svendborg.** Vonin, Larsen, ank. Ørbak 30/4. — Noah, Jørgensen, ank. Fakse Ladeplads 2/5. — Ruth, Falentin, ank. Drøbak 30/4. — Casper, Hansen, ank. Valencia 2/5. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Söderhamn 2/5. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Söderhamn 2/5. — Fortuna, Jørgensen, ank. Höganäs 2/5. — Ellen, Andersen, ank. Kristiania 1/5. — Severine, Hansen, ank. Danzig 3/5. — Solon, Rask, ank. Pillau 3/5. — Capella, Hansen, pass. Helsingør 4/5. — Dagny, Rasmussen, ank. Svendborg 4/5. — Skjold, Larsen, ank. Halmstad 2/5. — Pampa, Jensen, ank. Riga 4/5. — Alma, Hansen, ank. Stettin 3/5. — Flora, Sørensen, ank. Gefle 4/5. — Alfrede, Petersen, ank. Faaborg 6/5. — Ariel, Ravnemose, ank. Hernösand 5/5. — Brita, Jensen, ank. Fakse 5/5. — Ragnhild, Andersson, ank. Bogense 4/5. — Marie, Nielsen, ank. Sundswall 5/5. — Gefion, Jørgensen, ank. Harbourg 5/5. — Willomoes, Eriksen, ank. Wiborg 6/5. — Erik, Hansen, ank. Dysart 6/5. — Elise, Andreasen, ank. Petersborg 6/5. — Valdemar, Andreasen, ank. Kotka 6/5. — Standard, Rasmussen, ank. Carnarvon 5/5. — Olga, Rasmussen, ank. Charlestown (C.) 6/5. — Neptunus, Nielsen, ank. Leith 6/5. — Najaden, Rasmussen, ank. Masnedsund 5/5. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Slite (Gotland) 5/5. — Guldberg, Jensen, ank. Koldby Kaas 5/5. — Gæa, Brandt, ank. Leith 6/5. — Nowsky, Nielsen, ank. Aalborg 7/5. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Invergordon 7/5. — Danmark, Huusfeldt, ank. Hernösand 7/5. — Fylla, Rasmussen, ank. Sundsvall 7/5. — Rossing, Larson, ank. Aalborg 8/5. — Vera, Jensen, ank. Pontrioux 7/5. — Magnet, Nielsen, ank. Lovisa 8/5.

**INDHOLD:**

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 10. Maj 1912. — Hjælpe midler til Udsætning af Skibsbaade. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Maj 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	106— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark	104—105	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105
Norden	106—106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107
København			
Carl	106—107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog	105—104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105
Skjold	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Urania		27 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	28
Union			
Dampsk. af 1896	105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106
Hejmdal	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —109	109	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske	133	133	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen			
Nordseen	14	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14
Gorm	107—108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm		107	108
Inga			
Cimbria		90	100
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		10	19
Forenede Bugser-Selskab		45	50
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> % Østasiask Komp.		—	—
<b>State- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.		90	92
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.		84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	85
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.		90	92
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — 2. Serie.		96	98
4% — — 1. —		95	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf.	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89	90
4% — — 7. —		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk.		88	90
4% Østift. Kreditf.		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		150	150 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —108	108	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank		138 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain	108— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnak.	99	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
Sukkerfabr.	305—304 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	304 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	304 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier	193— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	193	193 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 8. Maj 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.21	18.17
Paris	72.25	
Amsterdam	161.00	
Wien	75.55	

**Notering paa Berlins Børs d. 8. Maj 1912.**

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols.	92.00
3 <sup>3</sup> / <sub>16</sub> % — Boden Kredit.	88.10
5% Mexikanske 1899	98.90
5% Rumænske Stats	101.40
4% — — 1890	94.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 112,000, „Danmark“ 182,000, „Norden“ 84,000, „Carl“ 52,000, „Dannebrog“ 70,000, „Skjold“ 82,000, „Urania“ 32,000, „Dampskib. af 1896“ 36,000, „Hejmdal“ 20,000, „Gorm“ 72,000, „Neptun“ 40,000, „Dansk-russisk“ 36,000, „Østasiatisk“ 170,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS. - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faaa overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

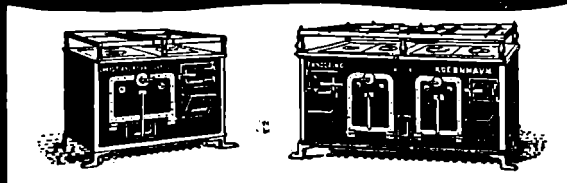
1ste Klassees Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforening.

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverander til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbaadestiftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Engshavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

## Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 14. Maj 1912.

19. Aarg.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.  
1867.

**Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,**

Etabl.  
1867.

**Køb og Salg af Sell- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ships“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstejns Eftf.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp. l.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juelsgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre** Køb vort aner-  
kendte Sølv Herre-  
uhr, mrk.: „Palle“  
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

**Forlang Katalog.**

**Palle Sørensens Eftf.**

Sølvtorvet 4. Telef. Øbro 16187.

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørger.

## Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København

gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

**Vilhelm A. Bang**

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

**Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe**  
paa favorable Vilkaar

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverandør til D. F. O. S.

**WYANDOTTE.**Verdens bedste Rens- og Rengørings-  
middel og Kedelstenspulver.Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda  
overflødig. Det er samtidig rengørende og æsificerende og bør an-  
vendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i  
Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**

Dr. med. Goldschmidt,

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

Traflet Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

**Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i København.tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de Beste Provinshyer.

Post-Adresse:

Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:

Copenhavn

Telefon-Nr.

42

**Remington,**eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborganbefaler sig med alt til Faget henkørende  
Beet og billig Betjening garanteres.**Berg & Larsen**forhen Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hampougværk  
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**RATIN**State-  
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh.K. Tel. 3662.**Lodsbaad**tilsalgs. 50 Fod lang. Man  
henvende sig paa Lodskon-  
toret, Toldboden.

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet  
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet  
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede  
Synsmænd af 28. Februar 1910,Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd  
og Stedfortrædere,Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876  
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-  
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte  
Synsmænd og Stedfortrædere.**Pris: Indbundet 35 Øre**skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)  
samt Svarporto vedlægges.

Internationale Agentur for

Nybygninger

Køb og Salg af

**Julius Ott****Skibe**

HAMBURG Georgspl. 10.

**I Aalborg Havn**

findes nu

**Reparationsværft**

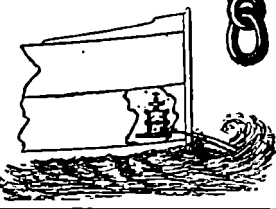
med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens  
Kontor.

Telegram-Adresse

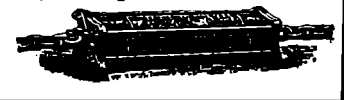
„Justice, Cardiff“

Code: ABC 5th. Ed.

Skriv efter illustre-  
rede Prisopgaver.**LOVERIDGE, LTD.**

DOCKS, CARDIFF.

Fabrikanter af:

Træ- og Jernblokke, Borlet-  
nings Spring-Buffers, Couves,  
automatiske Bølge-dæmper,  
Ventilatorer etc. etc.En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**Eneagentur i København:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.

Kjøbenhavn, den 14. Maj 1912.

Sveriges Allmänna Exportförening stiftedes den 18. April 1887 paa et Møde i Stockholm, og kan altsaa i Aar fejre sin 25-aarige Bestaaen. Den højt ansele Forening har i denne Anledning udsendt et smukt, illustreret Festskrift, hvoraf vi har modtaget et Eksempplar. Det fremgaar heraf bl. a., at Stifteren af Eksportforeningen var den daværende svenske Minister i Wien Henrik Åkerman, der sammen med Sverigs nuværende Konge allerede Aaret forud havde foretaget betydelige Forarbejder til Foreningens Dannelse. Denne stiftedes i 1887 med c. 450 Medlemmer og tæller nu c. 900. Den har i Aarenes Løb udfoldet et betydeligt Arbejde, navnlig med Hensyn til en forbedret Handelsundervisning og for Udvidelsen af Sverigs Handelsforbindelser med Udlandet m. m. og udgiver Tidsskriftet »Svensk Export« samt »Svensk Industri- og Exportkalender«; den sidste er affattet paa svensk, engelsk, tysk, fransk, spansk og russisk og indeholder Tusinder af Varerubriker, saa den kan anses som et fortræffeligt Vareleksikon. Ved Hjælp af den har selv de ikke svensktalende Konsuler i Udlandet kunnet give gode førstehaands Oplysninger om svensk Næringsliv.

Det fortjener at bemærkes, at Sverigs Udførsel, der i Aaret 1887 udgjorde 246 Millioner Kroner, i Aaret 1910 var vokset til c. 592 Millioner Kroner og for 1911 anslaaes til c. 650 Millioner Kroner.

**Eksploderet Skib.** Damperen »Snorre« fra Odda ved Hardanger, paa Rejse til Stettin med Gødning, er den 10. ds. Kl. 2 Em. sprunget i Luften udfør Kullen. Besætningen bestod af tretten Mand, af hvilke otte druknede, deriblandt Kaptajnen. Fem blev reddet af Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Adolph Andersen«, ført af Kaptajn Schubert.

Damperen »Snorre« sank i Løbet af et Minut. Dampskibet »Adolph Andersen«, der havde jagtaget Ulykken, var 18 Minutter efter paa Ulykkesstedet og reddede følgende: 1ste Styrmand Møller, 2den Styrmand Thorstensen, 1ste Mester Lorenzen, Matros Hansen og Letmatros Petersen. Alle de Reddede er Nordmænd. De otte Mand, der druknede, er Kaptajn Eneš, Maskinist Euker, Stewart Iversen, Kok Axelsen, Fyrbøderne Langnæs og Malvik, Jungmand Ungheim og Letmatros Helseth. Damperen tilhørte Dampskibsselskabet Schmidt i Bergen.

Første Styrmand Møller forklarer, at Ulykken er gaaet til paa følgende Maade: Han havde lagt Mærke til, at der var Rotter i Salongangen, og for nærmere at undersøge, hvor de holdt til, strøg han en Tændstik. Han fandt ogsaa Stedet, men i samme Øjeblik han bøjede sig ned for at undersøge Rottehullets Størrelse, blev de udstrømmende Gasarter antændt, og Skibet sprang i Luften. Han hørte Kaptajnen raabe, at der ikke var Tid til at sætte Redningsbaadene i Vandet. Styrmand Møller og de andre fire Reddede fik fat i nogle omdrivende Planker; hverken han eller de andre saa noget som helst til de otte druknede. Efter at have ligget i Vandet c. 20 Minutter, optoges de af »Adolph Andersen«.

(»Ritz. Bur.«)

**Danmark og de britiske selvstyrende Kolonier.** Den 9. Maj er i Udenrigsministeriet af Udenrigsministeren og den herværende britiske Gesandt paa deres respektive Regeringers Vegne undertegnet en Protokol, hvorved der tilstaaes de britiske selvstyrende Kolonier: Kanada, den sydafrikanske Union, den australske Union, Ny Zealand og Ny Foundland Ret til hver for sig eller tilsammen for deres Vedkommende at opsige de

mellem Danmark og det britiske Rige bestaaende Handels-traktater af 13. Februar 1660—61 og 11. Juli 1670.

**Lodsvæsnet i Finland.** Helsingfors, 12. Maj. Den finske Handelsdelegation bestaaende af Repræsentanter for alle Landets Byer samt Medlemmer af Delegationens Centraludvalg holdt den 11. ds. Møde her for at behandle Lodsspørgsmaalet. Delegationen vedtog at opfordre Kommunerne til ufortovet enten hver for sig eller saa vidt muligt i Fællesskab at oprette et kommunalt Lodsvæsen. Lodserne burde i Landets Interesse tage Ansættelse ved dette Lodsvæsen. (Ritz. Bur.)

**Meddelelse fra Navigationsdirektøren.** Til Styrmandseksamen i Aarets 1. Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1. Afdeling 53 (afvist 4).
2. Afdeling: i Navigation 52 (afvist 1); i Geografi og Vejrlære 47; i Engelsk 44 (afvist 1); i Søret og Handelsvidenskab 44 (afvist 3).

**Sejladsen paa Archangelsk.** Kristiania, den 10. Maj. Norsk Bjergningskompagni har i Følge »Norg. Hand.- og Søft.« besluttet at stationere Bjergningsdamperen »Jason« i Archangelsk. »Jason« afgaar fra Bergen om et Par Dage, idet Kompagniet har faaet Telegram om, at Isgangen paa Nedre-Dwina kan ventes i Begyndelsen af næste Uge. (»Ritz. Bur.«)

**Observeret Mastetop.** Marineministeriet meddeler: En Mastetop, ragende c. 1 Meter over Vandet, er observeret Syd for Vejsnæs Flak paa 18 Meters Vanddybde.

**Konsulatvæsnet.** Under 28. November f. A., er C. Bay af Cadiz udnævnt til ulønnet dansk Konsul samstedts.

**Sunket Dampskib.** Marineministeriet meddeler: »Dampskibet »Snorre« er i Følge Meddelelse fra Føreren af Dampskibet »Adolph Andersen« den 10. ds. sunket misv. V. t. S. fra Kullen i 5—6 Somils Afstand.

»Selandia«. I Følge Telegram til østasiatisk Kompagni er Motorskibet »Selandia« den 11. ds. afgaaet Penang for hjemgaende over Colombo. Alt vel om Bord.

Det andet Steds her i Bladet omtalte Lovforslag angaaende Lodsvæsnet kom i Dag til 2den Behandling i Folketinget.

**Passeret Vrag.** Den 11. ds., Kl. 11 Fm., passeredes paa 56° 19' N. Brd. 3° 55' Ø. Lgd. den fra Tynen til Norge bestemte Landingsflaade med paabygget Jernbro. Vraget ligger meget farligt for Sejladsen paa Ruten Tynen—Hanstholm.

S/S. Kronprinsesse Louise.  
O. Gislason.

## Finske Lodsforhold.

Vi har modtaget følgende:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilstillet Dansk Sejlskibsrederi-Forening Af-skrift af en Artikel angaaende Lodsforholdene i Finland, der var optaget i det finske »Hufvudstadsbladet« for 25. April 1912.

Bladet skriver bl. a.:

Kun faa Farvande afmærket. I Følge Lodsstyrelsens Meddelelse i »Finlands Allmänna Tidning« bliver »som Følge af Lodsernes Masseafgang kun de nedenfor nævnte Farvande fra Sejladsens Begyndelse afmærket«:

I Finskebugt: Farvandene til Trångsund, Wiborg, Frederikshamn og Kotka samt mellemliggende Lade- og Ankerpladser.

I Bottenhavet: Farvandene fra Soen ved Nystad (Enskär) Fyr til Nystad, Indløbet til Råfsö, Sandö (Hamnholmen) Sastmola (Brändö) og Uleåborg.

Hvor Lods kan erholdes. I Følge samme Meddelelse kan »Kronlods« erholdes fra Werkkomatala Fyrskib, Tuppuransaari, Trångsund, Store Fiskaren, Pitkäpääsi, Kuorsala, Aspö, Hogland, Frederikshamn, Kotka og Kaunissäri i Finskebugt samt fra Enskär, Nystad, Lökö, Sebskär, Råfsö, Sandö, Sastmola, Marjanemi og Uleåborg i Bottenhavet.

Farvande, som ikke kan afmærkes, og Lodsstationer, hvor Lods ikke kan faas. Efter at Lodsstyrelsen omsider har bekendt sin Afmagt overfor Skibsfarten, skal vi fuldstændiggøre Lodsstyrelsens Meddelelser med en summarisk Redegørelse over en Del vigtige Farvande, som Lodsstyrelsen ikke ser sig i Stand til at afprikke, og over Lodsstationer, hvor Lodsstyrelsen ikke kan tilvejebringe Lods.

De af Lodsstyrelsen nævnte, i Følge Meddelelse afprikkede Farvande, er saadanne, ved hvilke de gamle finske Lodser findes.

Ikke afmærkede Farvande er bl. a.:

I Finskebugt: Farvandene til Lovisa, Borgå, Helsingfors baade via Gråhara og Porkala, Ekenäs, Tvärminne, Lappvik, Hangö, Skuru, Mathildedal med hele Labyrinten af Farvandene i Åbo og åländske Skærgaard indtil Åbo, Nådendal og Mariehamn. Ligeledes er hele Skærgaarden fra Kotka Vest efter opgivet af Lodsvæsenet. Blandt andet er at bemærke, at den russiske Marine saaledes maa opgive sine Øvelser i denne Skærgaard og ikke kan tænke paa at bruge den som sin Marinebasis.

I Bottenhavet: Farvandene til samtlige Byer undtagen Nystad, Björneborgs Udhavn og Uleåborg. Naar man ved, at Bottenhavet er et af de vanskeligste Farvande, man kan tænke sig, vil man kunne forestille sig, hvor lidt Hjælp de tilbageværende finske Lodser vil kunne yde Skibsfarten.

Hvad atter Lodsstationerne angaar, saa er Lods — i Henhold til Lodsstyrelsens Meddelelse i »Finlands Allmänna Tidning« — ikke at erholde paa følgende Lodspladser: Helsingfors, Våtskär, Pellingö, Borgå, Pörtö, Gråhara, Porkala, Barösund, Bågaskär, Jussarö, Hastö, Busö, Ekenäs, Tvärminne, Hangö inre, Hangö yttre, Åbo, Hästholmen, Pargas, Jungfrusund, Gullkrona, Ruotsalainen, Lohm, Utö, Jurmo, Lypertö, Isokari, Raumo, Nådendal, Åland, Berghamn, Fiskö, Kökar, Soitunga, Måshaga, Bomarsund, Degerby, Nyhamn, Mariehamn, Marsund, Torpö, Eckerö, Signilskär, Finnbo, Dånö, Saggö, Boistö, Orregrund, Lovisa, Vasa, Bogskär, Sideby, Höglubb, Gåshällan, Bergö, Rönnskar, Korsö, Norrskär, Ytterudskär, Rilgrund, Stubben, Socklothällan, Måsskär, Tankar, Trollögrund, Ohtakari, Isokraaseli, Tauvo, m. fl.

Det er saaledes et forsvindende lille Antal Lodspladser, ved hvilke Lodsbestyrelsen har Lodser til Disposition, sammenlignet med dem, hvor Lodsstuerne staar tomme, og ingen Lodshjælp kan faas.

Det er nødvendigt, at man i Udlandet faar den rette Opfattelse af den Bistand, Lodsstyrelsen i Virkeligheden kan give til Søfartens Betryggelse, saaledes at de udenlandske Trafikerende og Skibsforerne faar Rede paa, hvad de har at holde sig til.

Lodsstyrelsens Meddelelse i »Finlands Allmänna Tidning« godtgør, saaledes som det fremgaar af ovenslaaende, at Styrelsen ved Sejladsens Begyndelse kun ser sig i Stand til at afgive Lodshjælp ved de faa Lodspladser, hvor de gamle Lodser er blevet tilbage.

Hvad den private Lodshjælp angaar, bor man heller ikke, efter hvad vi senere har erfaret, stille alt for store Forventninger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

## Lovforslaget om Ændring i Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879 m. v.

### En interessant Betænkning.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg til Behandling af Forslaget om Ændringer i Lodsloven, har den 10. ds. afgivet følgende Betænkning:

Udvalget er under sit Arbejde med den foreliggende Sag kommet til i mindre Grad at beskæftige sig med de ved selve Lovforslaget rejste Spørgsmaal end med andre Spørgsmaal, Lodsvæsenet vedrørende. Medens nemlig Udvalget hurtigt naaede til den Anskuelse, at samtlige de ved Lovforslaget tilsigtede Forandringer ere Forbedringer, bl. a. Besparelser, der ere paakrævede eller muliggjorte navnlig ved Samfærdselsmidlernes Udvikling, frembød der sig under Udvalgets Arbejde nye — efter Udvalgets Mening til Dels uafviselige — Opgaver som Følge af en Række Henvendelser til Udvalget fra Lodserier, Lodsorganisationer, Rederforeninger o. a. om Ændringer i Lodsloven, som man onskede gennemførte nu, da disse Bestemmelser dog vare fremme til Omformning ved Lovgivningsmagten. De Opgaver, som man, dels principalt, dels subsidiært, onskede optagne til Løsning, vare navnlig:

Statsansættelse af Lodserne eller en garanteret Mindste-Indtægt for disse,  
Omordning af Pensionsforholdene,  
Omordning af Ministeriets, administrativt indførte. Regler for Farvandslodning,  
Statshjælp til Jollekasserne, naar Udgifterne overstige 4 pCt. af den fælles Lodsfortjeneste,  
Omordning af Reglerne om Lodspligt under Bugsering og Nedsættelse af visse Lodstakster;  
men yderligere have nogle af Udvalgets Medlemmer i Overensstemmelse med Udtalelser, der bleve fremsatte under Lovforslagets første Behandling, draget enkelte Forhold, særlig Lodsvæsenets eventuelle Henlæggelse under Ministeriet for Handel og Søfart, frem til Drøftelse. Udvalget har ment at burde dels, danne sig et Skøn om, dels at gøre et Forsøg paa Løsning af en Del af de foran skitserede Opgaver, og man har derfor ret indgaaende beskæftiget sig med disse.

Overfor Spørgsmaalet om Statsansættelse af Lodserne er et Flertal (Udvalget med Undtagelse af Hyller og Christian Rasmussen) af den Anskuelse, at Udførelsen af Lodsnings her i Landet fremdeles som hidtil bor være en af Staten kontrolleret Næring, ved hvis Udøvelse Lodsens Fortjeneste staar i et passende Forhold til hans Tjenstiver og til Omfanget af og Ansvar for ved de Lodsnings, han udfører. Forholdet er imidlertid her i Landet det, at Omfanget af det Arbejde, der udkræves af de enkelte Lodser, ved de forskellige Lodserier er saa forskelligt (ved nogle Lodserier er Lodsningsen saa at sige en Bifortjeneste for Lodserne), og at Erhvervelsen af Indtægter til Lodskasserne er saa aflængig af Lodsernes Tjenstivrigt, Dygtighed og Evne til at vinde Rederiernes Tillid, at det vilde være ganske overordentlig vanskeligt at fastsette passende Lønsetser, ligesom det kunde være at befrygte, at Landets Lodsfortjeneste efterhånden vilde formindskes, naar de enkelte Lodser savnede den Stimulus, der ligger i, at Iver og Dygtighed direkte lønnes med et økonomisk Udbytte. Det nævnte Flertal onsker derfor hverken at stille Forslag om Statsansættelse eller om Garanti for en vis Indtægt eller at henstille til Ministeriet at optage denne Sag til Løsning.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om en Omordning af Pensionsvæsenet har Udvalget følt sig ganske afmægtigt. Det ses vel, at den nu eksisterende Ordning af Pensionsforholdene — herunder de halve Parter, der bibeholdes af enkelte pensionerede Lodser — i mange Henseender virker i høj Grad uensartet og tilfældigt. Dels er imidlertid dette Forhold en Følge af den store Ulighed, der er mellem de enkelte Lodseriers Arbejde og Fortjeneste, dels er det Resultatet af en Udvikling gennem Tiderne, der har været bygget paa de enkelte Lodseriers delvise Selvstyre, og dels vil en rationel



Omordning af Pensionsvæsenet utvivlsomt i meget væsentlig Grad stille Krav til Statskassen. Et saadant Krav vil uoppe kunne vente Imødekommen fra Lovgivningsmagtens Side under Øjeblikkets vanskelige økonomiske Forhold, og Udvalget mener derfor for Tiden at maatte lade denne Opgave ligge.

Derimod har Udvalget med stor Interesse beskæftiget sig med Tanken om en Omordning af Bestemmelserne om Farvandslodning. Det staar nemlig for Udvalget som tvivlsomt, om en saa væsentlig Omændring af de for 1879 gældende Reglementer som den, den midlertidige Indførelse af de saakaldte Farvandslodninger frembyder, efter de Forudsætninger, hvorunder § 52 indsattes i Lodsloven af 13. Juni 1879 (se Folketingstidende 1878—79 Sp. 358, 361, 3120, 3129 og Tillæg B. Sp. 742 og 747), bør kunne foretages uden Lovgivningsmagtens Medvirkning. Hertil kommer, at Udvalget mener, at man i et økonomisk Samarbejde mellem de i Farvandslodningerne interesserede Lodserier har et Middel til at regulere og betrygge Indtægtsforholdene ved disse Lodserier, der hore til Landets betydeligste. Udvalget har derfor opstillet et Forslag (Ændringsforslag Nr. 2), der gaar ud paa, at den ved Frederikshavn, Hirschholmene, Nyborg og Helsingør Lodserier ved Farvandslodninger (herunder ikke Lodsninger i Øresund fra Lappegrunden til Falsterbo) indvundne Fortjeneste efter Fradrag af en Opmuntringspræmie eller Forlodsandel paa 20 pCt., der tilfalder det udførende Lodseri, gaar i en Kasse og deles af Lodserierne paa en saadan Maade, at Frederikshavn-Hirschholm Lodseri faar 40 pCt., Nyborg 40 pCt. og Helsingør 20 pCt. af Fortjenesten til Deling blandt de do enkelte Lodseriers Parthavere efter det hidtil benyttede Forhold. De nævnte Delingstal betegner ifølge Marineministeriets Opgivelse Forholdet mellem den Bruttoindtægt, som de 3 Lodserier have haft ved de foran omtalte Farvandslodninger og Langlodsninger i Femnaaret 1906—10. Udvalget har med Hensigt valgt dette Femnaar som Fordelingsgrundlag, idet det med Hensyn til Indtægt betegner en Middelvej mellem, hvad Forholdene vilde være, hvis Helsingør Lodseri, saaledes som det tidligere var Tilfældet, slet ikke deltog i Farvandslodning i Store-Bælt, og hvad de ere, naar nævnte Lodseri deltager i denne efter de af Marineministeriet administrativt opstillede midlertidige Reglementer. Forslaget findes i en noget andon Skikkelse i en Skrivelse, hvormed Udvalget har udsendt det til de interesserede Lodseriers Erklæring. Medens Hirschholmers Lodseri ikke svarede, gaa Svarene fra Frederikshavn, Nyborg, Helsingør og Dragør ud paa, at Dragørs Lodseri ikke er interesseret i Farvandslodningerne, at Nyborgs Lodseri fuldt ud kan acceptere den foreslaede Ordning, der gik ud paa at dele al Lodsningensindtægt ved de interesserede Lodserier, medens Frederikshavn og Helsingør Lodserier kunne acceptere Tanken om en fælles Kasse, naar Ordningen indskrænkes til at omfatte de af Farvandslodninger flydende Indkomster. Frederikshavns Lodseri knytter hertil et Ønske om Deling i lige store Parter, men da dette strider mod den Belingsmaade, der anvendes ved Helsingørs Lodseri, stiller Udvalget ikke Forslag i sidstnævnte Hensende. Derimod finder Udvalget efter de indlobne Svar at burde foreslaa den i fornævnte Ændringsforslag Nr. 2 opstillede Ordning paa Betingelse af, at Loven optages til Revision for 1. Januar 1915, til hvilken Tid man vil have høstet nogen Erfaring med Hensyn til Lovens Virkninger (se Ændringsforslag Nr. 3).

Ogsaa Spørgsmaalet om Lodspligt under Bugsering har Udvalget overvejet, uden at man har turdet gaa til at opstille Forslag til en endelig Løsning. Den Opgave, som man i sin Tid ønskede at løse ved en Lovgivning om Lodspligt under Bugsering, gik formentlig for Samfundets Vedkommende alene ud paa at beskytte Lodserierne mod en utilladelig Konkurrence fra farvandskendte, men ikke som Lodser ansatte Personer, der under Paaskud af Bugsering paatog sig at løse Fartøjer i almindeligt Lodsfarvand. Udvalget er nu af den Anskuelse, at Lovgivningen af 1906 er kommen udenfor den nævnte Opgave i en saadan Grad, at man gor en Del af Skibsfarten til et Indtægtobjekt for Lodserierne i Tilfælde, hvor Lodsernes Bistand under ingen Omstændigheder vilde være bleven krævet, og Udvalget finder, at Kommissionsforslaget af 1909, som har dannet Grundlaget for det fra Marineministeriet udsendte »Forelobige Udkast til Lov om Ændringer i Lov om Lodsvesenet af 13. Juni 1879 m. v.« — særlig med Hensyn til de Betingelser, hvorunder en Skibsfører kan regnes for »farvandskendt« (Lodslovens § 31) —, hedre end de nu gældende Bestemmelser egner sig til at beskytte Lodserierne uden at give disse en unaturlig Fordel overfor Skibsfarten. Da det imidlertid er Udvalget bekendt, at Ministeriet overfor Lodserierne kraftige Protest er veget tilbage fra at gennemføre de i det fornævnte »Forelobige Udkast« indførte Bestemmelser om Lodspligt under Bugsering, tor Udvalget ikke uden nye Undersøgelser, til hvilke der ikke nu levnes Tid, naar Lovforslaget skal gennemføres i indeværende Samling, foreslaa en endelig Ordning. Man indskrænker sig derfor til dels i Ændringsforslag Nr. 3 at foreslaa, at den deri omhandlede Revision af Loven ogsaa skal have til Hensigt at indføre tidssvarende Bestemmelser med Hensyn til Pligten til at tage Lods under Bugsering, dels i Ændringsforslag Nr. 1 at foreslaa, at der gives Ministeren Bemyndigelse til forsøgsvis at indføre Lempelser i Lodspligten under Bugsering særlig for mindre Skibe i Almindelighed og for visse Klasser af Skibe i bestemte Farvande eller Havne. Med den sidste Bestemmelse tænkes paa saadanne abnorme Forhold, som f. Eks. det, at et Skib, der blot skifter Plads i samme Havn, under visse Forhold er underkastet Lodspligt.

Endvidere har Udvalget, som foran nævnt, paa given Anledning drøftet følgende Forhold:

- Lodsvesenets Henlæggelse under Ministeriet for Handel og Søfart,
- Statshjælp til Jollekasserne, naar Udgifterne til disse overstiger 1 pCt. af den fælles Lodsfortjeneste, og
- Nedsættelse af visse Lodstakster.

Om disse Forhold skal Udvalget kortelig udtale som sin Opfattelse:

ad a) Man finder det i og for sig naturligt at imødekomme det Ønske fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, som fremsættes i den som Bilag trykte Skrivelse af 28. August 1911. Hertil kommer imidlertid, at det formentlig under en Krig mellem Magter, hvis Flaader operere i eller passere vore Farvande, vil være af væsentlig Betydning, at Lodsvesenet ikke administreres af et militært, men af et civilt Ministerium. Da de forte Forhandlinger imidlertid ikke udtømmende have oplyst, om vægtige Grunde maaske maatte tale imod en saadan Henlæggelse, stiller Udvalget ikke noget Forslag, men henstiller, at Sagen tages op til grundig Overvejelse, og at Marineministeriet, indtil en eventuel Omlægning sker, som enstemmig ønsket af Føretningsudvalget for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, horer Ministeriet for Handel og Søfart i Sager angaaende administrative Bestemmelser vedrørende Lodserier, Lodser, Lodstakster, Lodsvang og lignende Forhold, for Afgørelser i disse Sager finde Sted.

ad b) Udvalget forudsætter, at en mulig Stigning i Udgifter til Fartøjer i hvert Fald for en væsentlig Del maa hidrøre fra, at Lodserierne i stigende Grad benytte Motorfartøjer. Da en saadan Benyttelse af Motorfartøjer i høj Grad betyder en Besparelse i Tid og Besvær for Lodserne, finder Udvalget det allerede af den Grund naturligt, at Lodserierne og ikke Staten — særlig hvor Fordyrelsen hidrører fra Benyttelse af Motorbaade i Stedet for Sejl- eller Robaade — betale de som Følge af nævnte Forhold foregæde Udgifter.

ad c) Overfor Udvalget er det oplyst, at de gældende Lodstakster, særlig naar Rækker af Strækningstakster lægges sammen, kunne naa en Højde, der staar i det mest skikende Mødsætningsforhold til de af Fartøjerne indsejlede Fragtbeløb. Udvalget har imidlertid ikke ment nu at kunne tage dette udviklede Forhold op til en endelig Løsning, og man indskrænker sig derfor til her at henstille til Ministeriet, at ogsaa Lodstaksterne tages op til Revision.

Endelig foreslaar Udvalget som Følge af, at Lovforslaget ikke rettidig har kunnet færdigbehandles af Rigsdagen, ved Ændringsforslag Nr. 4, at Tiden for Lovens Ikrafttræden udskydes til den 1. Juli d. A.

Udover de Punkter, der ere bleve fremkaldte til Drøftelse ved Henvendelser udefra, er Udvalgets Opmærksomhed under Lovforslagets Behandling bleven fæstet paa det Forhold, at der formentlig uden Skade for Lodstjenesten maa kunne ske en Indskrænkning af Personalet ved forskellige Lodserier. Rent eksempelvis skal det nævnes, at det efter det foreliggende synes i højeste Grad overflødig at lønne en Lodsoldermand paa Læsø, ligesom det, efter hvad der foreligger for Udvalget, maa antages, at der ogsaa uden Skade, naar Lejlighed byder sig, vil kunne foretages en Indskrænkning af Lodsantallet ved Helsingør Lodseri.

Udvalget anbefaler i Henhold til de her fremførte Bemærkninger Lovforslaget med de ved Ændringsforslagene Nr. 1—4 opstillede Ændringer til Vedtagelse.

#### Ændringsforslag.

Af Udvalget:

Til Afsnit I.

1) Foran Ordene: »I Lodslovens § 42 udgaar 6te Stykke o. s. v.« indsættes følgende nye Stykke:

»I Lodslovens § 31 indsættes foran 4de Stykke fra neden følgende Stykke:

»Ministeriet bemyndiges dog til forsøgsvis at indføre Lempelser i Lodspligten under Bugsering, i alle Farvande for mindre Sejlskibe, og i bestemte Farvande eller Havne for visse Klasser af Skibe.«

2) Efter det nye Stykke under 1) indsættes følgende nye Stykke:

»Lodslovens § 41, 1ste Stykke, affattes saaledes:

»De ved Lodsning indkomne Lodspenge saavel som Betalingen efter § 33, 3die og 5te Stykke, og § 35, tilfalde Lodseriets Kasse med Undtagelse af de Lodspenge, der af Helsingørs, Nyborgs og Frederikshavns-Hirschholmens Lodserier opbeholdes for Farvandslodninger og Langlodsninger, idet disse Beløb — efter forlods Fradrag af 20 pCt. til det Lodseri, der har udført Lodsningen — fordeles mellem de tre Lodseriers Kasser i Forholdet 20:40:40. Dog kan der ved Lodseriets særlige Reglement tillægges Lodsens i Tærpengene en forlods Andel af Lodspengene og de nævnte Betalinger.«

3) I Afsnittets sidste Linie tilføjes efter Ordet »Stykke«:

»og erstattes af følgende nye Stykke: Denne Lov vil være at forelægge Rigsdagen til Revision inden den 1. Januar 1915 blandt andet med det Formaal at indføre tidssvarende Bestemmelser angaaende Pligten til at tage Lods under Bugsering og at undersøge, hvøvidt Bestemmelserne om Fortjenesten ved Farvandslodning i § 41, 1ste Stykke have virket tilfredsstillende.«

Til Afsnit V.

4) Ordene »1. April« rettes til »1. Juli.«

## Lovforslaget om Ændring i Lov om Lønninger m. v. ved Lodsvæsenet af 13. Juni 1879.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg har den 10. ds. afgivet Betænkning:

Udvalget har fundet det naturligt, at man i et Tilfælde, hvor det drejer sig om at bestemme Lønninger for nyoprettede Stillinger, indhenter Lønningsudvalgets Erklæring i Sagen, og Udvalget har af den Grund udbedt sig en saadan Erklæring fra nævnte Udvalg. Udvalget slutter sig til de af Lønningsudvalget fremsatte Betragtninger, der gaar ud paa, at Stillingen som Lødsdirektør med Hensyn til Lønning bør sidestilles med Stillingerne som Chef for Meteorologisk Institut, den grønlandske Handel m. fl. Udvalget foreslaar derfor, at Begyndelseslønnen for Lødsdirektøren, 6,000 Kr., vel bibeholdes, men at den Stigning, som indtræder hvert fjerde Aar, indskrænkes fra 500 Kr. til 400 Kr., og at Maksimumslønnen ændres fra 8,000 Kr. til 7,200 Kr. (Ændringsforslag Nr. 1). Udvalget finder i øvrigt ikke Anledning til at foreslaa Afvigelser fra de i Lovforslaget opstillede Lønninger o. lign.

Derimod bliver det af Hensyn til, at Løven tidligst kan blive færdig fra Rigsdagen i iadeværende Maaned, nødvendigt at forandre Tiden for Lovens Ikrafttræden, som Udvalget foreslaar fastsat til 1. Juli d. A. (Ændringsforslag Nr. 2).

### Ændringsforslag.

Af Udvalget:

Til Afsnit I.

1) I 7de Linie ændres »500« til: »400« og »8000« til: »7,200«.

Til Afsnit III.

2) Ordet »April« ombyttes med Ordet »Juli«.

## Det dansk-russiske Dampskibsselskab

har udsendt Beretning og Regnskab for 1911, af hvilket vi uddrager følgende:

Selskabets 12 Baade har i 1911 udført 151 Rejser (mod 153 i 1910), og har aller i det forløbne Aar været forskaanet for Havarier af større Betydning. Derimod har Surveys og Eftersyn i 1911 været af noget større Omfang end i de nærmest foregaaende Aar, saaledes at de, i Forbindelse med Reparationer efter de uundgaelige mindre Havarier, har krævet 127 Dage (mod 75 Dage i 1910).

Hvad Fragtraterne angaar, viste sig først i Aarets sidste Halvdel den virkelige Bedring, der har bevirket, at Aarets Resultat ikke er blevet utilfredsstillende. Selskabet har i 1911 haft en Del Tab, direkte og indirekte, ved saavel den store Arbejdsstandsning i England som ved Jernbanestrejken i Argentina.

Ikke desto mindre er Baadenes Driftsregnskab ret tilfredsstillende, idet der er opsejlet Kr. 606,934.35 (mod Kr. 347,987.72 i 1910), der i Forbindelse med Overskudet paa Rentekonto: Kr. 94,986.56 og ved Samarbejde med fremmede Selskaber: Kr. 16,301.82 udgør Aarets samlede Indtægt: Kr. 718,222.73. Efter Fradrag af Administration og Kontorholdsudgifter med Kr. 49,881.70 (1910: Kr. 50,080.81) Surveys med Kr. 91,402.25 (1910: Kr. 25,126.04) og vedtægtsmæssig Amortisation af Baadene med Kr. 146,982.53, fremkommer et Overskud af Kr. 429,956.25, hvoraf Kr. 237,298.54 afskrives paa Konto for Tab fra 1907, medens Restbeløbet, Kr. 192,657.71 fremføres i ny Regning for at reserveres for Nedskrivning af Værdien af Selskabets Beholdning af Aktier i andre Dampskibsselskaber. En saadan Nedskrivning maa nemlig anses for nødvendig i Betragtning af, at de paagældende Selskaber under de sidste Aars uheldige Forhold for Skibsfarten, ikke har været i Stand til at foretage de fornødne Henlæggelser og Afskrivinger paa Skibsmateriel m. m.; men da allerede Aaret 1911 har forbedret disse Selskabers Status i væsentlig Grad, og der er god Udsigt til en yderligere Fremgang i indeværende Aar med deraf følgende Værdistigning af Aktierne, har Bestyrelsen ment, at en Kursregulering burde henstaa til Regnskabsafslutningen for 1912, for da — om muligt — at foretages ved en enkelt Afskrivning en Gang for alle.

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersoen, Danmark Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet vedvarende uforandret. Tyskland er uden Kornlaster, men har adskillige Trælaster, som dog er uden Interesse; Rusland noterer nogle Trælaster til noget lavere Rater end fra Sydbotten, men er mat paa Kornlaster; Syd- og Vestsverig har fremdeles flere Træ- og Granillaster; Østnorge noterer flere Is-, Feldspath- og Trælaster, men er vedvarende vanskelig at komme til Forretning med. Danmark har ikke Kornlaster men nogle Cement- og andre Laster, passende til Kombination med Trælaster fra Østersoen; Bottenhavne og Finskebugten har fremdeles det bedste Marked. Da den fragtledige Tonnage vedvarende er lille tør man haabe, at Forholdene vil blive tilfredsstillende.

For Returfragter Vest fra er ejheller noget nyt at anmelde, ud over at der udbydes enkelte flere Kullaster til uforandrede Rater 7 à 8 £ efter Størrelse og Lossepladser; men Tønnen er i de fleste Tilfælde særlig fra Leilthsfjord ret lang 8 à 14 Dage, og Forholdene paa Clayplads er noget lignende.

Angaaende de mindre Sejlere er Nordtyskland uforandret fra forrige Uge og gennemgaaende ret floy, dette gælder særlig Kongisberg, hvor der ikke er saa faa ubefragtede Skibe; Colberg udbyder nogle Havreladninger 5 à 5½ M., og til Limfjorden 7 M., og noget lignende noteres fra Stolpemünde; Greifswald noterer 4¾ M. for Havre, 4 M. for Rug og har enkelte Ladninger i Markedet; derimod noterer Rostock saa godt som intel. Sverig har vedblivende Ladninger nok baade fra Sundhavnene og de sydligere Pladser, og hvad angaar Danmark, ser det ud til, at der aller i denne Uge vil komme en Del Hvedelaster frem fra Provinserne, baade til Sverig og danske Provinshavne. Kjøbenhavn er ikke videre livlig, men sluttede dog nogle Skibe, saaledes for Hvede til Randers 16 Øre, Neksø 12½ Øre, Raajern til Nykøbing F. 16 Øre, Kul til Fakse 10 Øre, Soyakager til Aarhus 12 Øre.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den danske Damp «Carla», der for Tiden er beliggende i Hamburg, er i Følge «Hamb. Corr.» bleven solgt til et italiensk Rederi. Dampere, der er bygget i 1899, maaler 179 Netto Reg.-Tons.



## Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Scherbert, ank. hertil 10./5. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 13./5. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 12./5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 8./5. — Anglo Dan, Tonnesen, ank. hertil 11./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Salonica 12./5. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 1./5. — Arno, Fischer, ank. Newcastle 10./5. — Aurora, Gommesen, ank. Neapel 12./5. — Beira, Lunge, ank. Riga 12./5. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 13./5. — Christian IX, Holm, afg. London 11./5. — Dagmar, Bogvad, pass. Sagress 10./5. — Douro, Sørensen, ank. Petersborg 4./5. — Florida, Andersen, ank. Aalborg 7./5. — Garonne, Kromann, pass. Holtenuu 13./5. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 8./5. — Hongøst, Chri-

stensen, afg. Riga 11./5. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 12./5. I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Riga 10./5. — Jolantha, Rasmussen, pass. Holtenau 10./5. — Kanan, Mikkelson, ank. London 6./5. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 29./4. — Kiew, Jorgensen, ank. Petersborg 11./5. — Kursk, Wieneke, ank. Petersborg 10./5. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 5./5. — Louise, Larsen, ank. hertil 12./5. — Louisiana, Orsted, afg. Portland 7./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 8./5. — Minsk, Harder, ank. hertil 30./4. — Morsø, Nellenmann, afg. Oporto 12./5. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Riga 4./5. — Nicolai II, Jorgensen, afg. Smyrna 9./5. — Nordjylland, Soeberg, ank. Antwerpen 6./5. — O. B. Suhr, Frisenotte, ank. Dunkerque 9./5. — Odessa ank. Hull 8./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 10./5. — Oscar II, Hempel, afg. New York 9./5. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 8./5. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 12./5. — Pregel, Iversen, afg. Pernis 11./5. hertil. — Saga, Hansen, ank. Pillau 10./5. — Saratov, afg. Libau 11./5. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 11./5. — Seine, Le Dizes, ank. Petersborg 4./5. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 29./5. for Buenos Aires. — Thyra, Dam, afg. Arendal 12./5. — Tiber, Beeh, afg. Antwerpen 11./5. — Tomsk, Wiborg, ank. hertil 9./5. — Tula, Therkildsen, afg. herfra 9./5. til Petersborg. — United States, Gottsche, pass. Fair Isle 8./5. — Viking, Meyer, ank. hertil 27./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 13./5.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Danzig 6./5. — Amalienborg pass. Port of Ness 6./5. — Anna Mærsk ank. Preston 7./5. — Brattingsborg ank. Rio de Janeiro 4./5. — Borglum pass. St. Thomas 5./5. — Chassie Mærsk ank. Pera 4./5. — Dansborg afg. Huerva 4./5. — Elsborg ank. Newport 29./4. — Esrom afg. Singapore 4./5. — Flynderborg pass. Kertch 31./4. — Fredensborg afg. Glasgow 5./5. — Frederiksborg ank. Savona 5./5. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 7./5. — Gurte ank. Neapel 8./5. — Hammershus pass. Bermudas 6./5. — Harrildsborg ank. St. Raphael 8./5. — Hundborg afg. Bilbao 4./5. — Honeborg ank. Libau 6./5. — Jelling afg. Teneriffe 7./5. — Jømsborg ank. Perna 1./5. — Jungshoved ank. Galata 6./5. — Jægersborg ank. Rotterdam 7./5. — Kallundborg afg. Glasgow 5./5. — Kalo ank. Mariupol 4./5. — Klampenborg afg. Newcastle 2./5. — Kronborg afg. Mobile 19./4. — Lejre afg. Mobile 25./4. — Lilleborg afg. Liverpool 7./5. — Marselisborg afg. Rotterdam 5./5. — Næsborg ank. Stettin 7./5. — Peter Mærsk ank. Burntisland 3./5. — Randersborg afg. Sunderland 8./5. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Silkeborg afg. Partington 2./5. — Skanderborg ank. Gallipoli 20./4. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 7./5. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 6./5. — Spjægerborg ank. Bougie 7./5. — Stegelborg ank. Petersborg 8./5. — Stjerneborg ank. Rotterdam 4./5. — Søborg afg. Ayr 2./5. — Taarnborg ank. Perna 30./4. — Tuborg ank. Labraggen 27./4. — Ulfborg ank. Livorno 8./5. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 4./5. — Visborg ank. Kappeln 6./5. — Vordingborg ank. Rouen 7./5. — Ørkild ank. Kjøbenhavn 23./4.

**Vesterhavet.** Karla, K. Nielsen, ank. Glasgow 11./5. — Fylla, Brinch, ank. Stockholm 10./5. — Olga, Christensen, ank. Frederikshavn 11./5. — Hebe, Gregersen, afg. Santa Fee 10./5. til Odense. — Nora, Lauritsen, pass. l'Ouessant 10./5. for Harlingen. — Gerda, Iversen, pass. Hantholm 10./5. for Kjøbenhavn. — Rigmor Uldall, ank. Methil 10./5. — Polly, Mathiasen, afg. Norre Sundby 10./5. til Kubikenborg. — Laura, Lund, ank. Antwerpen 11./5. — Nerma, Degn, pass. Dunnet Head 8./5. for Preston. — Bodil, Jensen, ank. Hamburg 8./5. — Dagmar, Skou, pass. Dover 8./5. for Hamburg. — Nautik, N. Nielsen, ank. Hamburg 8./5.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 9./5. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 9./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 8./5. til Dunston. — Russ, Petersen, ank. Santa Fee 4./4. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. London 6./5. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Bahia Blanca 20./4. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Gabota 8./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. St. Thomas 2./5. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Malmö 2./5. til Miramichi. — Nena, Dahl, afg. St. Lorenzo 9./5. til Las Palmas.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Perim 12./5. udg. — Samui pass. Perim 11./5. udg. — Bandon afg. Bangkok 10./5. hjemg. — Pagan afg. Vlesingen 7./5. udg. — Chumpon ank. Sagress 9./5. hjemg. — Esrom afg. Singapore 3./5. hjemg. — Ørkild afg. Norre Sundby 11./5. udg. — Arabien ank. Hongkong 24./4. hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 11./5. — Siam ank. Tariffa 9./5. udg. — Tranquebar afg. Gibraltar 10./5. hjemg. — Cathay afg. Funchal 29./4. udg. — Indien ank. Kobo 11./5. hjemg.

**Vøstindisk Afdeling.** St. Thomas ank. Rotterdam 12./5. hjemg. — St. Croix afg. Demerara 3./5. udg. — St. Jan afg. Portland 3./5. udg.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Hamborg 4./5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Skagen 12./5. —

Svend, Schmidt, ank. Grimsby 10./5. — Urania, Clausen, afg. Rotterdam 11./5.

**Nordøen.** Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 8./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Aalborg 11./5. — Holland, Poulsen, afg. Burriana 10./5. — England, Andersen, ank. Methil 10./5. — Rusland, Bennetsen, ank. Odense 9./5.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Brügge 9./5. — Europa, Hansen, ank. Newport 8./5.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, ank. Windau 11./5.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Memel 8./5. — Frøja, Nielsen, afg. Petersborg 11./5. — Vera, Thing, afg. Windau 8./5.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 8./5. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 12./5. — Elna, Rathje, afg. Swansea 9./5. — Therese, Pedersen, ank. Genoa 8./5. — Harriet, Larsen, ank. Sundsvall 9./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Hernösand 10./5. — Simone, Møller, ank. Hernösand 8./5. — Jeanne, Olsen, ank. Sfax 10./5. — Vera, Larsen, ank. Monaco 8./5. — Daisy, Lagesen, ank. Hernösand 13./5. — Annine, Leth, afg. Arzew 12./5. — Kamma, Løffer, ank. Penarth 27./4.

**Torm.** Sara, Jensen, pass. Kielkanalen 12./5. — Helona, Sørensen, ank. Spjutsud 12./5. — Sjælland, Sværre, ank. Methil 7./5. — Agnete, Dam, pass. Kielkanalen 12./5. — Hermia, Farup, ank. Perna 12./5. — Alice, Jørgensen, afg. Dunkerque 11./5.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Fredericia 8./5. — Ragnhild, Schultz, afg. Emden 11./5. — Valborg, Hansen, ank. Danzig 10./5. — Estrid, Hansen, afg. Hungerborg 11./5. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 12./5.

**Era.** Enigheden, Jensen, ank. Sundsvall 10./5. — Kejserrinde Dagmar, Carlsen, ank. Libau 11./5.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Stockholm 10./5. — Nelly, Clausen, afg. Santander 8./5. for Hernvik. — Fanny, Eriksen, ank. Antwerpen 18./4. — Lilly, Duhn, afg. Grimsby 10./4. til Tuborg. — Alexy, Sørensen, afg. Algier 28./4. til Saffi. — Dagny, Bang, afg. Island 4./5. til Hauborg. — Mary, Clausen, afg. Korsør 10./5. til Aalborg.

**Vulcan.** Vulcan, Hogstedt, afg. Grangemouth 9./5. til Kroustad. — London, Bom, afg. Krantzwick 11./5. til Emden. — Paris, Tholander, ank. Rotterdam 7./5. — Bryssel, Kaas, pass. Kjøbenhavn 11./5.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Swansea 10./5. til Savona. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Burntisland 11./5. — Roma, v. Thun, afg. Hook of Holland 10./5. til Aalesund.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, afg. Aarhus 11./5. til Burntisland. — Skinfaxe, Faber, afg. Korsør 11./5. til Burntisland. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 6./5.

## Sejlskibe.

**Era.** Argus, Jensen, afg. Irvine 5./5. til Göteborg. — Arietis, Andersen, ank. Wemyss 6./5. — Marstal, Hansen, ank. Pillau 7./5. — Genius, Bustrup, ank. Leith 7./5. — Ægir, Winther, ank. St. Servan 7./5. — Sejerskransen, Friis, ank. South Alloa 6./5. — Valkyrien, Weher, er afg. Oskarshamn til South Alloa. — Hansigne, Boye, afg. Konakry 7./5. til St. Johns. — Anne, Petersen, ank. Grangemouth 8./5. — Albertine, Madsen, ank. Odense 7./5. — Bien, Petersen, ank. Norrköping 8./5. — Marie, Østermann, ank. Eckerförde 8./5. — Dorthen, Boye, ank. Frederikshald 7./5. — Thor, Petersen, pass. Brunshüttelkoog 9./5. p. R. t. Hamburg. — Margrethe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Mary, Friis, pass. Helsingør 7./5. p. R. t. Island. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 8./5. — Hossanne, Raahe, ank. Kragerø 8./5. — Astræa, Svane, afg. Colon 9./5. til Antwerpen. — Freya, Nielsen, ank. Gelle 9./5. — Nordland, Albertsen, ank. Kappeln 9./5. — Viking, Weber, ank. Memel 9./5. — Thor, Petersen, ank. Hamburg 9./5. — Albertina, Kromann, ank. Sundsvall 9./5. — Fremad, Hansen, ank. Isafjord 9./5. — Diana, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 10./5. — Eos, Christensen, ank. Dysart 10./5. — Emilie, Friis, ank. Libau 10./5. — Kirstine, Rasmussen, ank. Åhus 10./5. — I. Koefoed, Andersen, er afg. Casablanca til Fulmouth f. O. — Karen, Boye, ank. Kalundborg 10./5. — Laurits, Folmer, ank. Trelleborg 10./5. — Kristine, Rasmussen, ank. Træmünde 10./5. — Hekla, Hermansen, ank. Gelle 10./5. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 11./5. — Freden, Christensen, ank. Hernösand 11./5. — Mary, Andersen, ank. Newcastle 11./5. — Hertha, Krull, ank. Sandarne 11./5. — Nanna, Østermann, ank. Neufahrwasser 11./5. — Amalia, Andersen, ank. Odense 10./5.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. Maj 1912. — Finske Lødsforhold. — Lovforslaget om Ændring i Lov om Lødsvæsenet af 13. Juni 1879 m. v. — Lovforslaget om Ændring i Lov om Lønninger m. v. ved Lødsvæsenet af 3. Juni 1879. — Det dansk-russiske Dampskibsselskab. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Bilkkenslager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsprovianterings.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
**Nykjøbing M.**

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Stevadors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

**ASSENS.**  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent  
Telefon: 200. Telegr.-Adr.: „Krag“.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkrietensen.

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.  
**MARIAGER.**

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finlaud)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla Instageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen<sup>o</sup>**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Socn. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
a. Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Jens Gronleff, Aarhus**  
anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

**G. C. de Baerdemaeker**  
Skibsmægler og  
Speditør  
**Gent, Belgien**

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN.**

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
Do øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. Maj 1912.


19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3083  
 Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
 Otto Schwedes Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Patet  
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manila — Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbølter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**A/S Randers Rebslaaeri**  
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**  
 Tougværk af Hamp, Manila og Cocos  
 alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staalouge**  
 til Skibsbrug og Elevatorer.  
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
 Aarhus.



Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	<b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	<b>A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon <b>5601</b>
----------------------------------	--	---	--	------------------------

**De private Assurandører** lim.  
 i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.  
 Post Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.  
**Hans Smith.**  
 Etableret 1850.  
**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
 Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

**LANDMANDSBANKEN**  
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
 betalinger besørges.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening** lim.  
 i Kjøbenhavn.  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.  
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Bugsering.**  
**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske  
 Farvande til rimelige Priser.  
 Kræftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**  
 H. V. Buhl & Co. A/S  
 Frederikshavn  
 Nybygning af Staal- og Træskibe:  
 Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
 16'—0 Dybde over Blokkene  
**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**  
 Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlsfortmann, Kjøbenhavn.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
**Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.**

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakaler, Smedegods af de største Dimensioner.  
**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

**Specialiteter:** Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.



## WYANDOTTE.

Verdens bedste Rense- og Rengørings-  
 middel og Kedelstøpspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda  
 overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør an-  
 vendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

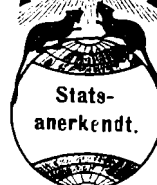
„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i  
 Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



## RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
 Ratin's Salgskontor,  
 Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

## Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine  
 skriver, adderer og subtraherer  
 L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Berg & Larsen

forhen Martin Nissoon  
 Skibsproviantering  
 Lager af Manilla- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**  
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
 anbefaler sig med alt til Fagel behørende  
 Reel og billig Betjening garanteres.

## Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
 Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.  
**Telefon 7262.**



## C. L. Seifert



Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

„ 1297

„ 2197

## Marstal

**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

## Lodsbaad

tilsalgs. 50 Fod lang. Man  
 henvende sig paa Lodskontor-  
 ret, Toldboden.

Internationale Agentur for

Nybygninger  
 Køb og Salg af  
**Julius Ott**

**Skibe**  
 HAMBURG Georgspl. 10.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.  
 Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.  
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
 de fleste Provinshyer.  
 Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.  
 Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse „Justice, Cardiff“, Code: A D C 5th. Ed. Skriv efter Illustrerede Prisopgaver.

**LOVERIDGE, LTD.**  
 DOCKS, CARDIFF.  
 Fabrikant af:  
 Træ- og Jærnblokke, Rordel-  
 nings Spring-Huffers, Couves'  
 automatske Bølgedæmper,  
 Ventilatorer etc. etc.  
 En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**  
 Eneagentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
 24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
 og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2.

Telefon Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
 af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenshtelners Effng.,  
 Hr. William Jensen, Toldboden.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance. Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Kjøbenhavn, den 17. Maj 1912.

International Søfartskonference. London, 13. Maj. I Underhusets Møde i Dag erklærede Premierminister Asquith som Svar paa en Forespørgsel, at Regeringen fra den tyske Regering havde modtaget en Henvendelse, hvori opfordredes til internationale Forhandlinger til Hidførelse af en Overenskomst angaaende Spørgsmaalet om Passagerernes Sikkerhed til Søs. Den britiske Regering havde svaret imødekommende.

(Ritz. Bur.)

Dardanellernes Aabning. Konstantinopel, 13. Maj. Som Svar paa en Forespørgsel fra den herværende russiske Ambassadør v. Giers angaaende Dardanellernes Genaabning erklærede Udenrigsministeren, at Optagelsen af Minerne var endt. Den officielle Meddelelse om Dardanellernes Genaabning vil blive givet den 14. eller 15. ds.

»Tanin« meddeler, at alle Minerne nu er fjærnet fra Dardanellerne. Før Skibsfarten igen bliver givet fri, vil Myndighederne lade et gammelt Fartøj passere gennem Strædet, hvorefter Skibsfarten vil blive erklæret aabnet, dog maaske ikke førend den 19. eller 20. ds.

(Ritz. Bur.)

Rødby Havn aabnes for Trafik den 21. Maj, og almindelig Fart paa Havnen kan da begynde. Det forøenede Dampskibsselskab paabegynder Rutebart i Begyndelsen af Juni.

## Rettelser i Kort og Farvandsbeskrivelser.

Vi har modtaget følgende:

Jeg har gennem flere Artikler her i Bladet slaet til Lyd for at holde Kort og Farvandsbeskrivelser i Orden og skal nu angive en Maade, hvorpaa dette kan gøres. Det gaar hermed som med Kolumbus' Æg, det ligger lige for at gøre det paa den Maade, men det er heller ikke saa meget for at give Anvisninger som for at vække Interesse for Sagen, at jeg fremkommer hermed.

Som Middel til Udførelse af Rettelser tjener »Efterretninger for Søfarende«, der her i Danmark udkommer ugentlig og omhandler alle Farvande, hvor der findes dansk Skibsfart af nogen Betydning. De bør holdes om Bord i ethvert Skib i Fart udenfor Kystfart og opbevares i en dertil egnet Mappe. Naar Aargangen er sluttet indbindes den sammen med Registret, og de to til tre sidste Aargange opbevares om Bord. Efterretningerne koster 1 Kr. om Aaret i Abonnement foruden Portoen, endvidere findes den i *Dansk Søfartstidende*.

Rettelser i Kort. Kortbeholdningen bør ordnes farvandsvis ligesom Stoffet i Efterretningerne. En Liste over Kortene bør føres, og i den Anledning gives hvert Kort et Nummer, der skrives med Blyant i Kortets Hjørne. Naar Efterretningerne modtages, gennemgaaes de, og Rettelser vedrørende ens Kortbeholdning understreges. Har Vedkommende, der foretager Rettelserne, noget Anlæg for Tegning, udføres Rettelsen i Kortet, hvis den har blivende Betydning. Rekvisiter hertil er Tegnepen, Tusch, rød, gul og grøn Farve eller farvede Blyanter samt Transportør og Parallellineal. Rettelsen foretages i Stil med Kortets Tegning, og de benyttede Forkortelser, for danske Korts Vedkommende efter Kort A., anvendes. Drister man sig ikke til at udføre Rettelsen selv, skrives med Blyant (Blyant

Nr. 3 anvendes), Efterretningens Nummer og Aar ved det paagældende Sted, f. Eks. E. f. S. 718/12, hvilket altsaa betyder »Efterretninger for Søfarende« Nr. 718, Aar 1912, og man maa da slaa op i Efterretningerne, hvis man faar Brug for den paagældende Oplysning. Ved alle midlertidige Foranstaltninger, som Inddragning for Is, Afmærkning af Vrag, der senere skal uskadeliggøres m. m., mærkes dette altid med Blyant, og en Kreds trækkes udenom, f. Eks. (E. f. S. 19/12), Rettelsen udviskes eller erstattes med en ny, naar normale Tilstande er bekendtgjort. Til Viskning i Kort maa kun anvendes blødt Viskelæder (Elefantgummi). I Kortets venstre Hjørne noteres samtidig med, at Rettelsen foretages, Efterretningens Nummer, som ovenfor angivet, for at man altid kan være sikker paa, hvor langt man er naaet med Rettelserne. Udfører man ikke selv Rettelserne med Tusch og Farve, bør Kortene indsendes til Rettelse af en Fagmand en Gang imellem, helst hvert Aar.

For Skibe i udenrigsk Fart, der altsaa maa anvende fremmede Kort, er det at anbefale udenfor skandinaviske Farvande saavidt muligt at holde sig til samme Nations Kort og Beskrivelser. Kortene kan holdes rettet ved Hjælp af de danske »Efterretninger for Søfarende«, men det vil ofte vise sig bekvemst at holde den Nations Efterretninger, hvis Kort man anvender, da der heri findes Henvisninger til hvilke Kort og Bøger Rettelsen berører. Som Regel anvendes engelske Kort i danske Skibe. De engelske Efterretninger (Notice to Mariners) udkommer efterhaanden, som de indløber, og hver Maaned samler Board of Trade Efterretningerne af blivende Betydning, ordnede farvandsvis, for de sidste 9 Maaneder, i disse findes dog ikke Henvisning til Kort og Bøger. »Notice to Mariners« udleveres gratis ved Toldkontorer, Havneautoriteter, Konsulater m. fl. Steder i England.

Efterhaanden som Metersystemet vinder fuld Indpas i Handelsmarinen, vil de tyske eller franske Kort rimeligvis fortrænge de engelske i danske Skibe, da det vil vise sig upraktisk at navigere efter Kort med Dybder i Favne og Fod, naar ens andre Navigeringsmidler er efter Meter-systemet. Sandsynligvis vil da tyske Kort blive mest benyttet, da Sproget her lægger de færreste Hindringer i Vejen, ligesom de tyske Kort og Efterretninger meget ligner de danske.

Rettelser i Farvandsbeskrivelser. De danske Farvandsbeskrivelser (Den danske Lods, Danske Havnelods, Islandske Lods, Færøske Lods, Fyrfortegnelsen og Sømærkefortegnelsen) bør ligeledes holdes rettet ved Hjælp af Efterretningerne. I Efterretningerne er altid henvist til det Sted i Bogen, hvortil Rettelsen hører. I Marginen udfør det paagældende Sted skrives med Blyant Efterretningens Nummer og Aarstal, og med en Kreds omkring hvis Foranstaltningen er midlertidig eller endnu ikke indtraadt, hvilket forandres, naar Rettelsen er traadt i Kraft, altsaa som nævnt under Kortrettelser. For Kontrollens Skyld indføres foran i Bogen i de dertil indrettede Rubriker Efterretningernes Nummer, efterhaanden som de anvendes. Hvert Nytaar udgives et Tillæg til hver af samtlige Bøger, der indeholder alle Rettelser fra Ud-gavens Begyndelse, saa man kun behøver at opbevare det sidst udkomne. I Tillægene er anført Siden i Beskrivelsen, og paa vedkommende Side udfør det paagældende Sted skrives eller stemples »se Tillæg« og Blyantsnoten fjernes. Hvis man selv udfører Rettelserne i Kortet, behøver man altsaa kun at opbevare Efterretningerne fra 1. Januar. Tillægene udleveres gratis.

Hvad der her er sagt om danske Farvandsbeskrivelser, gælder ogsaa for udenlandske. Som Regel udgives en Retteltesliste for hvert Aar, og naar dertil føles Trang udgives et Tillæg indeholdende samtlige Forandringer siden Bogens Udgivelse. Rettelteslisterne er et Led af Efterretningerne, og Tillægene udleveres gratis som Regel mod Indsendelse af en foran i Bogen indklæbet Kupon.

Som det vil fremgaa af ovenstaaende, er det ganske nødvendigt, hvis man vil holde sine Kort og Beskrivelser i Orden kun at anvende de nyeste Udgaver, da Efterretninger, Rettelseslister, Tillæg m. m. kun henviser til disse. Meddelelse om Fremkomsten af ny Udgaver vil altid fremkomme i Efterretningerne, ligesom Fremkomsten af Tillæg til Beskrivelserne meddeles.

Jeg maa aller fremhæve, at det ikke er nogen uoverkommelig Sag at holde sit Kortmateriel i Orden, og jeg maa paa det indstændigste anbefale enhver Skibsfører at gøre det. Hvis nogen kender mere praktiske Former for Udførelsen af Arbejdet, vil det være Søkort-Arkivet kært at modtage Meddelelse herom.

C. Bloch.  
Direktor for Søkort-Arkivet.

## Hjælpemidler til Udsætning af Skibsbaade.

(Af Konstruktor Jul Christensen.)

(Sluttet.)

Vil man forsøge en kritisk Oversigt over de i det foregaaende omtalte Hjælpemidler til Baadudsætning og deriblandt betragte Gruppen Affiringsapparater til Skibsbaade, f. Eks. »Cliffords«, kan bemærkes, at dette i sin Tid vakte overordentlig stor Opmærksomhed i England, blev meget omtalt og rost i høje Toner, og Opfinderen maatte rejse rundt til Regeringens Værfter for at instruere de forskellige Haandværkere i Apparatets Installation.

Alligevel har det sikkert snart vist sig, at dets Betjening var allfor omstændelig, det har taget for megen Plads op i Baaden, Affiringsstovene maatte ved større Baade gøres meget svære, saa de blev uhandelige, for meget af de arbejdende Dele var gemt under Tofterne, og det var umuligt for den, der havde Kommandoen, at se, om alt var klart.

Med Hensyn til Gruppen Slippeapparater til Taljer til Skibsbaade, da falder det straks i Øjnene, at de hevr især kan hugge ud i ulide, om en Sø løfter den ene Ende af Baaden, og at der ikke ved Brug af Talhots eller Shores selvudløsende Hager har været vundet noget af Betydning, hverken hvad Sikkerhed eller hurtig Betjening angaar, de har maask nok været lidt lettere at udhugge, men til Gengæld sværere at hugge end almindelige Taljhager.

Med den Vippehage, som i c. 30 Aar blev benyttet i Orlogsmarinen, havde man opnaaet at faa en Taljhage, der ikke kunde hugge ud af sig selv, og den kunde frigøres fra Baaden, uden at det var nødvendigt at overhale Taljen; men iøvrigt var Bløkken med Beslag og Vippehage allfor svær og uhandelig.

Orlogsværftets Slippeapparat til Fartøjstaljer er, saalænge det kun gør Fordring paa at være et Surrogat for den almindelige Taljhage, sikkert udmærket, det er særdeles let at hugge og umaadelig let at udhugge; men det har samme Fejl, som alle andre automatiske Indretninger til dette Brug, nemlig denne, at den ene Ende af Baaden kan frigøre sig af sig selv, for den anden. Sikkerhedspindene vil ogsaa her vise sig at være en medvirkende Aarsag til Usikkerhed.

Automatiske Slippeapparater til Skibsbaade, der jo tilsigter at udløse begge Ender af Baaden samtidig, viser sig som Regel at være Slippeapparater til

Taljer, da det stadig findes nødvendigt at anbringe Sikkerhedsforanstaltninger paa dem, der under Udløsning kan bevirke, at den ene af Taljerne kan frigøres fra Baaden for den anden, f. Eks. ved »Evans« er Hindringen for samtidig Udløsning:

- 1) Forsømmelse med at udtage Sikkerhedspindene.
- 2) Ansamling af Is i Gaffen paa Opstanderen vil bevirke, at Palen ikke kan falde fra.
- 3) En Sø løfter den ene Ende af Baaden meget, saa Taljen slækker og frigøres, Tovstivheden kan bevirke, at den anden Talje ikke slækker tilstrækkeligt til, at Palen kan falde fra, men vedbliver at være hugget.

Ved »Hill og Clark« er Hindringen for den samtidige Udløsning først og fremmest Sikkerhedskløerne, dernæst er det Mellembaleren, der enten kan være for stram eller for slæk.

»Eriksen«s Patent. Til Forbillede er taget dels »Mills« og dels »Christensen«s Slippeapparat, som Opfinderen ved Hjælp af Tandbuer, Tandstænger og Fjedre har forsøgt at gøre automatisk virkende. Tandbuerne, Tandstængerne, Fjedre, samt Laase og Klinkefald paa Forbindelsesstængerne vil sikkert vise sig at være mindre heldige.

### Slippeapparater til Skibsbaade.

»Robinson«s. De paa dette Apparat anbragte Sikkerhedspinde saa vel som dette, at Taljen paa Mellembaleren skal stivhales for Affiringen og kastes los, naar man ønsker at slippe Baaden, gør Apparatet usikkert og vanskeligt at benytte.

»Donovans«. Ved nærmere Betragtning af dette, faar man et uheldigt Indtryk om dets Brugbarhed, derved at hele Mekanismen er skjult i Bunden af Baaden; selv om man gaar over til en løs Kædeskinke med Hage i Taljeblokken, vil Forholdet ikke forandres synderligt derved.

»Level«s er sikkert udmærket, men egner sig kun til Brug i lettere Redningsbaade og i en Orlogsmarine, hvor man kan aptere Baadene, som man ønsker.

»Mills« er øjensynlig et af de sikreste, der findes, det er meget let at hugge Taljerne, og de kan ikke hugge ud af sig selv. Paa dette Apparat findes der ingen Sikkerhedsforanstaltninger, der, om de bliver forglemt fjærnet, kan forhindre Udløsning, og Haandtaget, hvori der skal trækkes for at bevirke denne, bliver nu altid anbragt agter i Baaden. Alligevel findes der svage Punkter: — Ledningerne kan let beknibe, Hagerne kan ved Hugning af Taljerne nægte at falde ned og omslutte Ringen i Taljeblokkene. Det maa tillige betragtes som en Fejl, at Udløsning ikke kan ske for Baaden bæres helt af Vandet, Baadhavarier ved Udsætning, i høj Sø sker hyppigt i det Øjeblik, Baaden tager Vandet.

Med Hensyn til »Jul Christensen«s Slippeapparat, da har man med dette opnaaet, at den Mand, der styrer Baaden, i et givet Øjeblik kan frigøre den for Taljerne. Der er ingen Sikkerhedspinde eller andre hæmmende Indretninger paa den forreste Slippehage, ingen af de arbejdende Dele er skjult under Tofter eller Bundbrædder, den Mand, der styrer Baaden, kan klargøre baade forreste og agterste Slippehage til at hejse, uden at han behøver at fjærne sig fra Roret, Taljerne er lette at hugge og kan ikke hugge ud af sig selv.



Mod dette Apparat er rejst følgende Indvendinger:

- 1) Mellemhaleren af Staaltraad kan ruste over.
  - 2) Det er ikke glat med Tofterne, som Mills.
  - 3) Mellemhaleren af Staaltraad kan række sig og derved frigøre forreste Hage.
  - 4) Den Mand, der styrer Baaden, kan frigøre Baaden førend ønskeligt.
- Disse Anker bør dog imodegaas.

a d 1) Mellemhaleren af Staaltraad skal fornyes for den rustet op.

a d 2) Det er ikke glat med Tofterne, fordi man til enhver Tid skal kunne overse, om det er i Orden, man kan her om en Katastrofe indtræffer, frigøre Baaden for Baadaltjerne, medens denne endnu staar i Klamperne, bare ved at række ind over Æssingen og dreje Stoppearmen fra.

a d 3) Mellemhaleren kan ikke række sig 5 Tommer, iøvrigt bør denne altid udføres af Staaltraadstov uden Indlæg af Hamp.

a d 4) Skulde den Mand, der styrer Baaden, dreje Stoppearmen og derved frigøre Baaden, førend denne har naaet Vandet, vil han dog altid være sikker paa, at begge Taljer slipper samtidig, og at Baaden vil tage Vandet i horizontal Stilling, iøvrigt maa det jo forudsættes, at det er en Skibsofficer eller i det mindste en Sømand, der vil faa Kommando i en Baad, naar denne skal affires.

Naar Hr. Konstruktør Jul Christensen igennem en Række Artikler i *Dansk Søfartstidende* har bragt en Beskrivelse af de vigtigste nu kendte Hjælpe midler til Udsætning af Skibsbaade, er det os bekendt, at det er sket af Interesse for denne vigtige Sag og i Haab om, at disse Beskrivelser vil kunne tjene til Vejledning for andre, som maatte ønske at frembringe noget, der er bedre og mere fuldkomment, end det man allerede har. Vi bringer derfor Hr. Jul Christensen en Tak for dette Arbejde.

R e d.

## Lovforslaget om Ændring i Lov om Lodsvesenet af 13. Juni 1879 m. v.

Af Bilagene til den i sidste Nummer gængivne Udvalgsbetænkning angaaende ovennævnte Sag lidsætter vi følgende Skrivelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, af 28. August 1911, til Ministeriet for Handel og Søfart.

»I Anledning af det med det høje Ministeriums Skrivelse af 11. f. M. fremsendt Udkast til Forslag til Lov om Ændring i Lov om Lodsvesenet af 13. Juni 1879 m. v. skal Repræsentationen tillade sig at fremsætte følgende Bemærkninger.

Som det vil være det høje Ministerium bekendt, har Fællesrepræsentationen ved flere Lejligheder — deriblandt navnlig i Henvendelse til Regeringen af 10. Februar 1905 samt ved Skrivelse til Ministeriet for Handel og Søfart af 12. November 1908 — udtalt sig for en saa vidt mulig gennemført Centralisation af Skibsfartens Sager. I Overensstemmelse hermed har man anset det for rettest ved Behandlingen af den foreliggende Sag, der betegner en ikke uvæsentlig Ændring i Lodsvesenets Administrationsforhold, at henlede Opmærksomheden paa Ønskeligheden af, at det gøres til Genstand for Regeringens velvillige Overvejelse, hvorvidt Lodsvesenets Bestyrelse maatte kunne henlægges til Ministeriet for Handel og Søfart.

Blandt de mange Momenter, der efter Repræsentationens Formening tale stærkt til Gunst for et saadant Skridt, skal her peges paa følgende:

Lodsinstitutionen opretholdes saa at sige udelukkende af Hensyn til den private Skibsfart. Alle Spørgsmaal, der angaa Lodsvesenets Lovgivning og Administration, saasom: Nedlæggelsen og Oprettelsen af Lodsorier, Fastsættelsen af Lodsernes Antal ved de enkelte Lodsorier, Udfærdigelsen af Reglementer og Takster for Lodsierne, Instruksen for det ved Lodsvesenet ansatte Personale, Bestemmelser vedrørende Lodsvang, Reglement for Lodsning under Bugsering samt for Lodsning i Almindelighed, af hvilke mango i Tidens Løb have givet Anledning til efter vor Formening berettigede Besværginger fra Skibsfartens Side — berøre alle meget dybtgaaende Interesser for Søfarten. Ogsaa Lodsvesenets Personaleforhold har Krav paa den private Skibsfarts Interesse. Lodsvesenets underordnede Personale, de

undvørende Lodsier, rekrutteres fra dennes Rækker, men derimod ingen Sunde det virkelig overordnede Personale og Lodsvesenets Embedsstat. Denne fuldstændige Mangel paa Avancementsmulighed virker efter Repræsentationens Opfattelse i Længden uheldigt, idet den tjener til at nedsætte Tilgangen af dygtige og energiske Folk til Lodsstaten.

Uden i øvrigt ved denne Lejlighed at komme ind paa dette særlige Spørgsmaal skal man tillade sig at henvise til Repræsentationens Skrivelse af 28. Maj f. A., i hvilken man udførligere har behandlet Spørgsmaalet om Adgang for Koffardimarinens Befalingsmænd til at beklæde saadanne Stillinger, som naturligt kunne siges at henhøre til Handelsmarinen.

Alle de foran omtalte Interesser, der efter deres Natur ligge Orlogsmarinens Virksomhed og Formaal fjernt, kunne efter Repræsentationens Anskuelse vanskelig til Stadighed paaregne den fornødne Agtpagivenhed og Forstaaelse hos Marineministeriet, for hvilket dette Omraade naturligt maatte blive af mindre fremtrædende Betydning, medens Varetagelsen af de nævnte Interesser for det civile Ministerium for Søfart af nærliggende Grunde maatte blive en Hovedopgave.

Et Forhold, der vilde skabe nogen, men formentlig ingenlunde afgørende Vanskelighed for Lodsvesenets Henlægelse under Ministeriet for Handel og Søfart, er denne Institutions Tilknytning til Vagervæsenet, idet det som en Folge af Bestemmelserne i Lodslovens 5. Kapitel er overdraget Lodsierne at besøge Udlægningen af Somærkerne i deres Distrikt, »for saa vidt det ikke besørges af Vagervæsenet«. Af Grunde, der ere parallelle med de ovennævnte, vilde den naturligtstø Losning af dette Spørgsmaal vistnok være den, at man henlagde ogsaa Vagervæsenet under Søfartens Ministerium; men selv om man for Tiden ikke fandt det opportunt, bliver der dog flere andre Muligheder for en Losning tilbage, blandt hvilke her skal peges paa følgende:

1) Vagervæsenet (Marineminieteriet) overtager ogsaa den Del af Afmærkningen, der hidtil har paahevilet Lodsierne.

2) Vagervæsenets Arbejde deles, saaledes at Marineministeriet overtager Afmærkningen af alle egentlige Gennemsejlingsfarvande og lignende, medens Søfartsmiisteriet besorger den øvrige Del (3: Indsejlingsfarvande og lignende, forsaavidt Afmærkningen heraf ikke paaheviler vedkommende Havnebestyrelse) ved Hjælp af Lodsvesenet.

3) Lodsierne beholde deres hidtidige Del af Afmærkningen og sortere i saa Henseende vedblivende under Marineministeriet.

Ud fra de foranstaaende Betragtninger skal Repræsentationen tillade sig indtrængende at henstille, at Lodsvesenet — eventuelt tillige Vagervæsenet — søges henlagt fra Marineministeriet til Ministeriet for Handel og Søfart.

For det Tilfælde, at der ved Regeringens nærmere Undersøgelse af Muligheden af en saadan Omlægning maatte fremkomme Momenter mod den nævnte Omlægning af en saadan Vægt, at det — allo Forhold tagne i Betragtning — maatte synes formaalstjenligt at bibeholde det nuværende Ressortforhold, skal man tillade sig at andrage om, at der i Lodsloven indføres Regler, hvorefter alle administrative Bestemmelser vedrørende Lodsorierne, Lodsierne, Lodsstakter, Lodsstvang og lignende Forhold forinden Udfærdigelsen skulde godkendes af Ministeriet for Handel og Søfart.

Vi skulle tillige i denne Forbindelse gore det høje Ministerium opmærksomt paa det Ønske, der næres af de Kommuner, som have haft betydelige Ofre for at gore deres Havne tilgængelige, dels ved Forbedring i Havneløb, dels ved Kanal anlæg, at Lodsierne og deres Instruks henlægges under Kommunens Selvstyre.

Skulde den af Repræsentationen ønskede Ordning indtræde, tillader Repræsentationen sig at henlede det høje Ministeriums Opmærksomhed paa, at Søfartskontoret i saa Fald bør tilfores yderligere sagkyndig Assistance.

Følgende Medlemmer af Forretningsudvalget for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, nemlig Direktør A. O. Andersen, Direktør N. Host og Maskinmester O. Mortensen, kunne ikke tiltræde de i ovenstaaende Skrivelse indeholdte Udtalelser. Efter vor Anskuelse stille Forholdene sig saaledes:

Hvilke Dispositioner der nu end maatte træffes med Hensyn til Administration af Lodsvesenet, gælder det først og fremmest om, at de ikke bevirke en Forringelse af Lødstjenesten. Under Hensyn til Lodsvesenets ganske særlige Natur forekommer det os, at det er uomgængeligt nødvendigt, at dets Administration varetages med fuld Sagkyndighed; en Brist paa Sagkundskaben her vil let kunne virke skæbnesvangert. Medens nu den nødvendige Sagkundskab — herunder særlig høje Kendskab til Farvandsforholdene, Kundskaber og Evner til rettelig at bedømme de Krav, der kunne stilles til Lodsierne o. s. v. — utvivlsomt findes i Marineministeriet, der ogsaa har Æren for, at danske Lodsier ere og anses for at være dygtige, paalidelige og pligtopfyldende Folk, kan det neppe siges, at en saadan Sagkundskab er til Stede i Ministeriet for Handel og Søfart, og dette Ministerium er heller ikke som Marineministeriet i Besiddelse af Midler, hvorved man virkelig kan sikre sig, at de berettigede Fordringer til Lodsierne Dygtighed ogsaa tilfredsstilles. Herunder skulle vi nævne, at Marineministeriet raader over saadant Personel, Materiel, Inspektionsskibe m. m., der f. Eks. kan benyttes til Instruktionskursus for Lodsierne under kyndig Vejledning.

Men bortset herfra, forekommer det os, at der maa være et saa intimt Samarbejde mellem Lodsvesenet og andre Institutioner, som nu ere underlagt Marineministeriet, at man ikke gennem en Udskillelse af Lodsvesenet bør svække et saadant Samarbejde. Fler-tallet har selv i sin Indstilling berørt Forholdet til Vagervæsenet;

men foruden Lodsvesenets Forhold til denne Institution skulle vi nævne dets Forhold til og nødvendige Samarbejde med Opmaalingsvesenet, Søkartarkivet og Fyrvesenet. At den Splittelse, der vilde fremkomme ved den af Flertallet foreslaede Forandring i Administrationen, vil bevirke en mindre Sikkerhed i Besejlingsforholdene, synes os hævet over enhver Tvivl.

Vi skulle endvidere berøre, at vi kunne tænke os, at man ogsaa med Krigsforhold for Øje vilde staa sig ved, at Marineministeriet i Fredstid har Haand i Hanke med Administrationen af Lodsvesenet.

Med Hensyn til de personelle Forhold, der ere herorte i Skrivelserne, skulde vi udtale, at vi ikke anse det for rimeligt, at man altid ud af Lodsvesenets Stab skulde kunne besætte de overordnede Pladser indenfor Lodsvesenet.

Det forekommer os endelig, at man ikke med Grund kan brejde Marineministeriet, at dette under dets Administration af Lodsvesenet — i hvert Fald i de senere Aar — ikke har taget fornødent Hensyn til den private Skibsfart. Skibsfartens Organisation er jo — ogsaa ved nærværende Lejlighed — bleven hort og har faaet Anledning til at udtale sig.

Vi skulle endvidere henvisse til, at Lodsvesenet — saa vidt vi vide — ogsaa i vore Nabolande, Norge og Sverige, er underlagt Marineministeriet.

De i Flertallets Indstilling oventuelt anbefalede Dispositioner for Ordningen mellem Vagervesenet og Lodsvesenet ville efter vor Anskuelse sikkert virke utilfredsstillende, give Anledning til Friktion, endelose Skrivelser o. s. v., og vi kunne derfor ikke tillæde disse Forslag.

Mødens vi saaledes ere i principiel Uoverensstemmelse med Flertallet med Hensyn til dets Indstilling paa de ovennævnte Punkter, kunne vi af Hensyn til Betydningen af Lodsvesenets Behandling for den private Skibsfart tillæde Andragendet om, at Ministeriet for Handel og Søfart høres i Sager angaaende administrative Bestemmelser vedrørende Lodsvesenets Lods, Lodsstakker, Lodsvaag o. l. Forhold, forinden Udfærdigelsen finder Sted.

I Forretningsudvalget for Fællesrepræsentationen.

Carl Will.

L. Drechsel.

## Forslaget til Lov om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjærgning i Sølov af 1. April 1892.

Det af Landstinget nedsatte Udvalg har den 14. ds. afgivet følgende Betænkning:

Udvalget erkender Betimeligheden af at muliggøre Danmarks Tiltrædelse af de paa den 3die internationale Søretskonference i Bryssel i 1910 vedtagne Konventioner angaaende henholdsvis »Skibes Sammenstød« og »Hjælp og Bjærgning til Sos«.

Man billiger derfor, at der i Soloven af 1. April 1892 foretages de Ændringer, som i saa Henseende man anser fornuddne, og som kunne bidrage til at tilvejebringe ønskelig Ensartethed i de paa gældende søretlige Forhold. Og man anser det for heldigt, at de tilsigtede Ændringer ere blevne til under Forhandling med delegerede fra Sverige og Norge for derved at tilvejebringe saa vidt muligt overensstemmende Ændringer i de paa gældende Afsnit af de 3 Landes Solove.

Ogsaa Udvalget man nemlig tillægge det stor Betydning, at den Retsstilling, der tildeles dansk Skibsfart, saa vidt muligt svarer til de Retsvilkår, hvorunder andre Nationers og da særlig vore Nabolationers Skibsfart virker.

Imidlertid man netop denne Betragtning foranledige Udvalget til at samstemme i, at der foretages en enkelt Ændring i Lovforslaget, hvis Bestemmelser man i øvrigt kan tillæde.

Den tilsigtede Ændring gælder det saalydende sidste Stykke i § 2: »Overenskomst om Fritagelse for Ansvar for Skade paa Person som Følge af Sammenstød er ugyldig«.

Der foreligger nemlig Oplysning om, at den svenske Rigsdag har i indværende Aar vedtaget et Lovforslag som det her foreliggende, men med Udeladelse af den anførte Bestemmelse. Det samme gælder endvidere for den i 1911 udkomne engelske Lov, hvorhos der i Norge er fra Rødernes Side rejst stærk Modstand mod den paa gældende Bestemmelse i det norske Lovforslag.

Under Henvisning hertil har Direktionen for A/S. »Det forenede Dampskibsselskab« med Støtte af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart rettet den i Bilaget omhandlede Anmodning til Ministeriet for Handel og Søfart om at faa den paa gældende Bestemmelse fjernet af Forslaget, hvilken Anmodning Ministeren med Udvalgets Tilslutning har imødekommet ved det hertil sigtende Ændringsforslag.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har yderligere henpeget paa Bestemmelserne i § 1 angaaende Skibes solidariske Tilsvær af Erstatning for Skade paa Person, foranlediget ved Sammenstød, med dertil knyttet Regres for det Skib, der har maattet betale mere end den det paa hvilende Andel. Og Fællesrepræsentationen har i denne Forbindelse fremført Ønsket om, at de anførte Bestemmelser snarest maatte blive supplerede med de Lovregler, der omhandles i Konventionens Artikel 4, Stykke 4, hvorefter »Det overlades hver enkelt Lands Lovgivning med Hensyn til denne Regres

at fastsætte Rækkevidden og Virkningerne af Kontraktbestemmelser eller Lovregler, der begrænse Rødernes Ansvar overfor de om Bord værende Personer«.

Der har i Henhold hertil indenfor Udvalget været Stemmning for at indføre i § 1 en Bestemmelse om, at det med Hensyn til nævnte Regres bliver ved særlig Lov at bestemme, i hvilket Omfang Overenskomster, der tilsigte at begrænse Rødernes Ansvar overfor de om Bord værende Personer, kunne anses gyldige. Da man imidlertid har brugt i Erfaring, at saadanne Lovregler allerede ere under Forberedelse i Ministeriet for Handel og Søfart, har man maattet anse det for overflødig at foreslaa den anførte Tilføjelse til § 1.

Yderligere har man under Udvalgsforhandlingerne fremdraget Kravet om at skabe betryggende Regler for, at Skibenes Redningsmateriel tilfredsstillende ethvert rimeligt Krav, og Udvalget er enig om at henlede Ministerens Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at der dels ved Overvaagelse af allerede gældende Lovregler og dels ved snarest Tilvejebringelse af eventuelt fornødne nye Lovregler tilvejebringes Sikkerhed for, at Redningsmateriellet i hvert enkelt Tilfælde er tilstrækkeligt til Redning af samtlige om Bord værende.

Der stilles herefter følgende

### Ændringsforslag:

Af Ministeren for Handel og Søfart, tiltraadt af Udvalget:  
Til § 2.

1) Sidste Stykke udgaar.

## Fragtmarkedet.

I vor Beretning for en Uge siden udtalte vi, at det slet ikke skulde undre os, om Kulfragterne vilde stige yderligere i de nærmeste Dage. Dette skete eklatant saavel ad Østersøen som ad Middelhavet til, idet der sluttedes Tonnage til helt op til 6/ Kronstadt fra Østkysten og indtil 11/3 Genua, og fra Wales ligger ogsaa Kulfragterne i alle Retninger en hel Del bedre end for en Uge siden. Vi henviser iøvrigt til de i det efterfølgende Afsnit nævnte effektive Befragninger, som har fundet Sted de sidste Dage. Foreløbig synes Toppen at være naaet, men det er næppe udelukket, at Kulfragterne vil stige igen efter en lille Pavse paa det nuværende Niveau. De hjemgaaende Markeder ligger i det hele og store godt, og det maa navnlig bemærkes, at La Plata Markedet er steget yderligere baade for Maj og Juni Lastning. Et Par store Maj Baade (op til over 7,000 Tons) sluttedes fra San Lorenzo Grænsen til 32/6 O. C. (→ 6 d. direkte Havn), 31/3 fra Buenos Aires, hvilket er ganske glimrende Rater, og c. 28/ kan faas pr. 5.—20. Juni. Fra U. S. er Tendensen bedre, men Forretning vanskelig at effektuere, da Tonnage er ret knap. Sortehavet etc. har kun sluttet lidt, da Passagen gennem Dardanellerne endnu er stoppet, fordi daarligt Vejr har hindret Fjærnelsen af de udlagte Miner, men Trafikken ventes daglig genaabnet. Fra Østersøen og Hvidehavet er der sluttet en Række Trælaster i Ugens Løb, hovedsagelig for Maj og Juni Lastning, til omtrent uforandrede Rater, men der er fremdeles mange Laster i Markedel, og der kommer stadig ny til. De vanskelige Lodsforhold i Finland besværliggør dog Forretningen i nogen Grad derfra. Fra Rusland er Kornlaster knappe. Strejkespøgelset har igen stukket sig Hoved frem i England, og der har været Meddelelser ude om, at ny Vanskeligheder viste sig i Wales, ligesom der har været talt om Dokarbejderstrejker i London og Antwerpen, men forhaabentlig driver det over. Endvidere menes Archangel at blive udsat for Arbejderforstyrrelser, men noget positivt foreligger dog endnu ikke herom. Som det vil ses, lurer der Strejkefarer rundt omkring, men et Par Steder er der etableret Havnearbejderstrejker, nemlig i Rochefort og Methil, og navnlig paa sidstnævnte Plads, som trafikeres meget af danske Skibe, er en Strejke i høj Grad ubehagelig.

Befragtninger i de forskellige Markeder har fundet Sted som følger:

Øst n. For Bønner fra Vladivostock til U. K. eller

(Fortsættes Side 297.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Frys Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

1092. Forestaaende Flytning af »Graadyb« Fyrskib. Nordøen. Den 15de August 1912 eller, hvis Vejret ikke tillader det den Dag, snarest muligt derefter, vil »Graadyb« Fyrskib blive flyttet c. 2½ Sm S. 46° V. i, saa at det kommer til at ligge i c. 17 m Vand, c. 11½ Sm S. 46° V. fra Skallingen Fyr, midt i Fyrets hvide Lysvinkel paa 55° 20' (00") N. Br. 8° 04' (30") Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 180, 230 og 245. Ihuske Lods, Side 91. Fyr-Port. Nr. 1.)

1093. Rednings-Station nedlagt. Hedegeaerde. Jylland V.-Kyst. Hedegeaerde Rednings-Station er nedlagt. 56° 50' (20") N. Br. 8° 16' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 158 og 180. Danske Lods, Side 30 og 116.)

1094. Sømærker flyttet. Stensnæs-Flak og Asaa Rende. Kattegat. 1) Stensnæs-Flak rode Vager med Kost er nu flyttet c. 350 m S. 36° V. (ikke som tidligere opgivet c. 800 m S. 41° V.) i og ligger nu i 5 m Vand paa 57° 12' (00") N. Br. 10° 33' (00") Ø. Lgd.

2) Asaa-Rende N. hvide Vager med 2 nedadvendte Koste er flyttet c. 350 m N. 50° Ø. i og ligger nu i 4 m Vand paa 57° 11' (41") N. Br. 10° 31' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 246. Danske Lods, Side 158. Søm.-Port., Side 15.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 148. Kjøbenhavn 1912.)

1095. Fløjtetønde atter udlagt. »Kobbergrund Ø.«, Kattegat. Fløjtetønden »Kobbergrunden Ø.« er atter udlagt og Vintersømarken inddraget. 57° 08' (21") N. Br. 11° 23' (12") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 324. Kjøbenhavn 1912.)

1096. Dampersunket. Kullen VSV. Kattegat. I Folge Indikeretning fra Føroren af Damperen »Adolph Andersen« er Damperen »Sørret« sunket 5 à 6 Sm VSV fra Kullen. Kullon: 56° 18' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd.

1097. Dybde over Vrag. »Drogden« Fyrskib SSV. Sundet. Dybden over Vraget af »Thetford«, som i svensk Kort Nr. 66 og »Notice to Mariners« Nr. 577, dateret London den 4de Maj 1912, angives til henholdsvis 7,5 m og 4½ eng. Fv., er 9,4 m. Vraget: 55° 31' (22") N. Br. 12° 41' (27") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1272. Kjøbenhavn 1909.)

1098. Vrag rapporteret. Vejsnæs-Flak S. Østersøen. En Mastetop, ragende c. 1 m over Vandet, er observeret S. for Vejsnæs-Flak i 18 m Vand. Vejsnæs-Flak: 54° 45' N. Br. 10° 26' Ø. Lgd.

Denne Mast er indligeret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2506, 1911 og Nr. 951. Kjøbenhavn 1912.)

### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1099. Baake nedlagt. Bussan. Sverig. Bussan Baake er nedlagt. 57° 39½' N. Br. 16° 46¼' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1100. »Grep« Fyrskib atter udlagt. Øregrundsgrepen. Bottniske Bugt. »Grep« Fyrskib er atter udlagt: 60° 28' 10" N. Br. 18° 17' 38" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 85. Kjøbenhavn 1912.)

1101. »Storbrotten« Fyrskib udlagt. Bottniske Bugt. Finland. »Storbrotten« Fyrskib er atter udlagt. 60° 25¼' N. Br. 19° 10' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 210. Kjøbenhavn 1912.)

1102. Baake ødelagt. Kalbodargrund. Finske Bugt. Rusland. Baaken paa »Kalbodargrund« er ødelagt af Storm. Den vil blive genopført. 59° 52¼' N. Br. 24° 18¼' Ø. Lgd. (i Folge Kort Nr. 155).

1131. Fyr forandret. Sydney Southeast Bar, Sydney. Cape Breton Island. Fyret paa V.-Punten af Sydney Southeast Bar viser nu rødt Lys fra S. 74½° V. gennem V. og N. til N. 37½° Ø. og hvidt Lys fra N. 37½° Ø. gennem Ø. og S. til S. 74½° V. 46° 12' 36" N. Br. 60° 12' 39" V.-Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 933. Kjøbenhavn 1912.)

1132. Fløjtetønde udlagt. Gut of Canso. George Bay. Nova Scotia Ø.-Kyst. Ved Skibsfartens Begyndelse i 1912 udlægges uden nærmere Bekendtgørelse en sort og hvid ledret stribet Fløjtetønde i det N.-lige Indløb til Gut of Canso, i 42 m Vand, 3 Sm N. 27° V. fra North Canso Fyr. 45° 44' 30" N. Br. 61° 31' 10" V. Lgd.

1133. Lys- og Fløjtetønde flyttes. Blonde Rock. Novia Scotia SV.-Kyst. Omtrent den 15de Juni flyttes Blonde Rock Lys- og Fløjtetønde uden nærmere Bekendtgørelse. Tønden skal ligge 5¼ Sm. S. 6½° Ø. fra Seal Island Fyr og 2 Sm. S. 19° V. fra Blonde Rock. 43° 18' 30" N. Br. 66° 00' 30" V. Lgd.

1134. Baake nedlagt. Harbor Ledge, Rockport Harbor. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Harbor Ledge Baake er nedlagt, da Grunden er borttaget. Rockport: 44° 11' N. Br. 69° 05' V. Lgd.

1135. Taagsignal forandres. Isles of Shoals Fyr. Portsmouth Harbor. New Hampshire. Omtrent den 1ste Juni 1912 forandres Taagsignalet fra Isles of Shoals Fyr til at gives med en Sirene, der giver Et-Stød hver 30 Sek., Stød 3 Sek., Pause 27 Sek. Er Sirenen i Uorden, vil en Klokke give To-Slag hver 20 Sek. 42° 58' 02" N. Br. 70° 37' 25" V. Lgd.

1136. Ombygning af »Brenton Reef« Fyrskib opsat. Narragansett Bay. Rhode Island. Ombygningen af »Brenton Reef« Fyrskib er opsat indtil videre. 41° 25' 52" N. Br. 71° 22' 36" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 995. Kjøbenhavn 1912.)

1137. »Cornfield Point« Fyrskib midlertidig ombyttet. Long Island Sound. »Cornfield Point« Fyrskib Nr. 48 er paa Grund af Paasejling midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16 der viser et hvidt, fast Fyr paa Fortoppen. Flammens Højde: 12 m og et rødt, fast Fyr paa Stortoppen, Flammens Højde: 10 m. Taagsignalet og Undervandsklokkesignalet er uforandret. 41° 12' 56" N. Br. 72° 22' 33" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 115 og 2356. Kjøbenhavn 1911.)

1138. Tønder ombyttet. James River, Virginia. 1) Goose Hill Channel Upper Entrance Spidslønde 6 er ombyttet med en Klokketønde med en Spirmerketønde ved Siden 37° 10' 49" N. Br. 76° 44' 37" V. Lgd. 2) Sunken Marsh Channel Entrance Spidslønde 25 er ombyttet med en Klokketønde med en Spirmerketønde ved Siden. 37° 13' 14" N. Br. 76° 48' 32" V. Lgd. 3) Broxyn Shoal vandret stribede Spidslønde er ombyttet med en Spidslønde. 37° 12' 48" N. Br. 76° 48' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 675. Kjøbenhavn 1912.)

1139. Fyr forandret. Alligator River, Albemarle Sound, North Carolina. Alligator River Fyr er forandret til et hvidt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,7 Sek. Flammens Højde: 5 m. 35° 56' 56" N. Br. 75° 59' 45" V. Lgd.

1140. Stationstønde forandret. »Diamond Shoal« Fyrskib. North Carolina. Omtrent den 15de Maj 1912 ombyttes »Diamond Shoal« Fyrskibets røde, stumpe Stationstønde DS. med en rød Fløjtetønde, nrk. 71. Fyrskibet: 35° 05' 08" N. Br. 75° 18' 38" V. Lgd.

1141. Tønde forandret Nummer. Southeast Channel. Port Royal Sound, South Carolina. West Side Slumpønde 0, i Indløbet til Port Royal Sound, har nu Nr. 1. 32° 08' 40" N. Br. 80° 35' 15" V. Lgd.

1142. Tønde inddrages. St. Augustine Harbor, Florida. Omtrent den 15de Maj 1912 inddrages Commanche Island East Spidslønde 2. 29° 54' 36" N. Br. 81° 17' 50" V. Lgd.

### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1143. Tønde ombyttet med Fløjtetønde. Cape Romano Shoals, Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Cape Romano Shoal Tønde 16, 10¼ Sm S. 7° Ø. fra Cape Romano, er ombyttet med en Fløjtetønde. 25° 40' 21" N. Br. 81° 39' 13" V. Lgd.

1144. Midlertidige Baaker opført. Sarasota Pass, Tampa Bay, Florida. I Sarrnsoa Pass er opført 14 midlertidige Baaker til Almærkning af Løbet. Paa Toppen af Baakerne findes en Viser, der peger ind mod Løbet. Sarrnsoa Pass: 27° 28' N. Br. 82° 40' V. Lgd.

### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1145. Fyr upaalideligt. Infant Perdu, Cayenne. Fransk Guyana. Infant Perdu Fyr er indtil videre upaalideligt. 5° 02' 40" N. Br. 52° 20' 38" V. Lgd.



## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1146. Signaler.** Torre del Mar, Vélez Malaga, Spanien. Naar det paa Grund af Sø er forbudt Baade at lande paa Kysten af Torre del Mar ved Vélez Malaga, vises fra en Flagstang paa den Ø-lige Balkon af en Bygning ved Kysten 2 sorte Kugler eller 1 hvidt Lys over 1 rødt Lys. Torre del Mar Fyr: 36° 43' 1/4" N. Br. 4° 06' 1/2" Ø. Lgd.

**1147. Baakte nedlagt.** Rada della Reale, Sardinien N.-Kyst. Bnaaken ved Sø.-Kanten af Klippegrunden N. for Rada della Reale er nedlagt. Reale: 41° 03' N. Br. 8° 18' Ø. Lgd.

**1148. Belysning forandret.** Ortona, Italien. Den 15de Maj 1912 sker følgende Forandringer ved Ortona: Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af den gamle Havnemole nedlægges. 42° 21' 18" N. Br. 14° 24' 39" Ø. Lgd. 2) Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Molens Forlængelse (det ny Molehoved) ombyttes med et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek.

**1149. Fyr tændt til Forsøg.** Malamocco, Paa den S-lige Molehoved ved Malamocco Havu er til Forsøg tændt et rødt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. Malamocco: 45° 20' N. Br. 12° 20' Ø. Lgd.

## IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

**1150. Grund fundet.** Canal Sainte Marie, Madagascar Ø.-Kyst. En Grund, som er tør med Lavvande, ligger i Canal Sainte Marie, c. 10 1/2 Sm V. for Récif Blévec Fyr paa c. 17° 09' S. Br. 49° 35' Ø. Lgd. Dejs nøjagtige Plads vil blive nærmere bekendtgjort.

**1151. Oplysning om Afmærkning.** Passe de Nosy Vorona, Nosy-Bé, Madagascar V.-Kyst. 1) Den røde Tonde, som ligger 1 1/2 Sm S. 87° V. fra Nosy Vorona Fyr, er forsvundet.

2) Den røde Tonde, som ligger 0,5 Sm N. 51° V. fra samme Fyr, er flyttet og ligger nu N. 52° V. fra samme Fyr og N. 29° Ø. fra den Ambarionambly, N. for Pynten af samme Navn. Nosy Vorona Fyr: 13° 25' 26" S. Br. 48° 22' 21" Ø. Lgd.

## X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**1152. Grund forgæves eftersøgt.** Hainan Head NV, Hainan Strait, China. 5, m Grund, 8 Kbl N. 30° V. fra Toppen af Hainan Bluff, er forgæves eftersøgt. 20° 10' N. Br. 110° 40' 1/4" Ø. Lgd.

NV. for Hainan Bluff er Dyblerne meget ujævne og Bunden er steuet, 6 1/2 Kbl N. 26° V. fra Toppen af Hainan Bluff fandtes en Grund med 7, m Vand og 1 1/4 Kbl S. 26° V. fra denne Grund fandtes 6,5 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 584. Kjøbenhavn 1912.)

## Bekendtgørelser m. m.

**1153. Karantenebestemmelser.** Italien. — Skibe fra Messina er underkastet Karantene-foranstaltningerne med Kolera.

Spanien. — Saiff i Marokko er erklæret for smittet af Byldepest.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	N	R	R	R	R	R	R	R	R
621	England, April 1912.								
78	Africa, west coast. — River Niger from Dussa to the sea.								
914	Spain. — Ports on the north coast of Spain.								
1062	Ceylon. — Colombo harbour.								
3280	China. — Hongkong to the Brothers.								
434	China. — Hongkong waters, west.								
1207	North Atlantic ocean. — Gorringer and Princesse Alice banks.								
1269	West Indies, Guatemala. — River Dulce.								
	Cochin China. — Approaches to Saigon or Dou nai river.								
	Holland, 1912.								
80	Noordkust Java. Blad III. Cheribon tot Semarang. 1 : 200 000. Pris 1,50 f.								

Kontinentet 33/ én, 34/ to Havne, option Dalny 1/ mindre, pr. 25. Maj—10. Juni. Ert's Port Pirie/Stettin 34/ Annullering 15. Juni. For Ris fra Rangoon til Kontinentet 32/ pr. Juni (8,000 Tons Baad), 30/ Braila (7,000), 32/3 London (5,000) pr. Maj—Juni. Kalkutta/U. K./Antwerpen eller Holland 28/9 Dødvæglbasis og »net terms« én Havn, 29/6 to Havne, pr. Juni. Bombay/Mersey, Manchester, Bristol Kanalen 21/6 én, 22/ to Havne, 6 d. mindre, hvis tillastet i Kurrachee, 5.—20. Juni. Fra Kurrachee er der betalt til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 21/6 (÷ 2 pCt.), og 21/ paa »nett terms«, pr. Juni.

Sortehavet etc. Korn fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa/Rotterdam 13/6, Hamburg 14/ (6,000 Tons pr. Maj), Kherson/Belfast 14/9, Annullering 26. Maj. Sulina tog nogle faa Baade, til Rotterdam 13/, Antwerpen 13/6 med 3,000 Tons tungt Korn garanteret, 14/ N. C. eller »any«, 14/6 Hamburg, pr. Maj. Azow/Rotterdam 14/6 à 14/9, Emden eller Weseren 15/, Hamburg 15/3, Annullering 31. Maj.

Middelhavet. Gammelt Jern Aleksandria/Genua Fres. 13, Maj (4,500). Smyrna/London eller Hull 12/6, Maj. Ert's Hornillo Bay/Dunkerque 8/, Honaine/Rotterdam 7/3, Bougie/Middlesbro 7/4 1/2, pr. Maj. Huelva/Rotterdam 6/3 »Tinto terms«, Bilbao/Calais 6/3, Cardiff 4/6, option Newport 4/9, Glasgow 5/3, Middlesbro 5/4 1/2, option Stockton 5/6, alt pr. prompt. For Salt fra Alfaques sluttedes en 3,000 Tons Baad, prompt, til Fres. 12 Wiborg og Åbo.

Nordamerika. Korn Filadelfia eller Baltimore/Antwerpen eller Rotterdam 2/9, Hamburg 2/10 1/2, pr. Maj, New York/Filadelfia/Baltimore/Rotterdam 2/7 1/2 tungt Korn, 2/3 Havre, Maj—Juni. Petroleum New York/New Zealand (fire Havne) 29 Cents, (seks Havne)

30 Cents, pr. Juni, Australien (fire Havne) 27 Cents, pr. Juli. Sukker Kuba/Marseille 24/ (3,800) pr. Maj. Paa Form »O« fra Savannah til Liverpool 43/9 pr. Maj. Tømmer fra Pensacola til U. K. og/eller Holland 102/6 én, 105/ to Havne pr. Juli.

Sydamerika. Fra Buenos Aires eller La Plata er betalt pr. Maj 31/3 O. C. og fra San Lorenzo Grænsen 32/6 O. C. med Annullering 31. Maj. Bahia Blanca betalte 27/6 O. C. pr. Juni og 25/6 pr. Juli, alt med 6 d. mindre direkte Havn.

Østersøen. Fra Petersborg kan faas 27/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn, 24 M. Pulpwood til Rotterdam. For Korn 1/1 1/2 Hvedebasis London eller Rotterdam. Fra Riga 24/ D. B. London, Fres. 30 Ghent, 32 1/2 Rouen, Hfl. 12 1/2 à 13 god hollandsk Havn. Libau eller Windau 11 1/2 d. Havrebasis London, 1/ Hull, 1/3 1/4 Antwerpen. Korn Königsberg/Rotterdam 1/1 1/2 à 1/2 1/4 Hvedebasis. Fra Botten sluttedes D. B. B. til 25/6 Hernösand/London (950), 29/ Lappvik/Sharpness (550), 31/ Uleåborg/West Harlepool (600), 336 Trångsund/Southampton (300), Fres. 39 Sørnæs/Ghent (320).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/6 à 6/ Kronstätt, 5/10 1/2, Reval (2,200), 5/ Kjøbenhavn (2,000), 9/3 Oporto (1,300), 11/3 Almeria (2,200), 11/6 Barcelona (2,100), 10/9 à 11/3 Genua (3,000—5,000), 10/6 Marseille (2,500), 11/9 Porto Vecchio (5,700 med 800 Tons Losning), 9/6 Port Said (6,000). Fra Cardiff eller Newport 5/4 1/2 à 5/9 Kronstätt, 9/ Gibraltar (1,700 med 500 Tons Losning), Fres. 12 Marseille, c. 11/ Genua, Savona eller Livorno, 12/ à 12/3 Venedig, 10/ Port Said (5,000), 10/ Dakar, 16/6 à 17/ Rio Janeiro, 16/3 à 16/6 Buenos Aires, 17/3 Rosario. Skrevet den 15. Maj 1912.

R	213	West-Indië. Baaien op de Zuidwestkust van Curaçao, met plans: 1 Fulkbaai (Westgedeelte). 1 : 5 000; 2. Garraas-baai en Spaansche haven. 1 : 8 000; 3. St. Anna-baai en Schottegat. 1 : 8 000. Pris 1,25 f. 220.
+		221.
N	439	Tyskland, Maris og April 1912. Mittelmeer, Westkuste von Italien: Golf von Neapel. 1 : 60 000. Pris 3,70 M.
R	248	Nordsee, deutsche Küste: Die Elbe von Krautsand bis Brunslausen. 1 : 25 000. Pris 3,40 M.
R	249	Nordsee, deutsche Küste: Die Elbe von Brunslausen bis Tinsdahl. 1 : 25 000. Pris 2,50 M.

## Havarier og Forlis.

van Dyck, Dpsk. af Antwerpen, kom den 9. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Helsingfors med en Ladning Kul paa Grund ved Tornby. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Hans, Barkskib af Brantevik, kom den 9. ds. paa Rejsen fra West Hartlepool til Hernösand med en Ladning Kul i Taage og stærk vestlig Kuling paa Grund ved Starholm, Vest for Gl. Skagen. Svitzers assisterer. Besætningen blev bragt i Land af to Redningsbaade.

I Folge senere Efterretninger maa Barkskibet »Hans« nu betragtes som Vrag; en Del Skibsdele, Ruffet samt Jollerne er skyllet op paa Kysten. Selve Skibet er omtrent brækket midt over.

Sjostud, Dpsk. af Kristianin, der, som meddelt, grundstødte ved Gjedser, er af Svitzers bragt flot. Skibet, der er læk, maa losses en Del af Lasten i Lægtere. Skibet er indkommet hertil for Dykkerundersøgelse.

Minna, Dpsk. af Höganäs, kom den 11. ds. paa Rejsen fra Hull til Landskrona med en Ladning Kul, paa Grund paa Södrabacken ved Landskrona. Lasten maa losses i Lægtere. Svitzers assisterer.

Margit, Jagt af Skärhamn paa Rojse fra Lysekil til Struer med en Ladning Skærver, søgte den 13. ds. paa Grund af Storm ind til Frederikshavn, hvor den opankrede paa Yderreden, men Skibet drev for Ankeret ind paa Molen og sank paa 3 Favne Vand. Besætningen, der bestod af tre Mand, reddede sig i Skibets Baad ind til Land.

## Fra Sø og Land.

Galcaen »Genius« Brand. Galeasen »Genius«, der Nat-ten til den 14. November f. A. brændte og sank udfor Lønstrup, var paa Rejse til Laurvig med Porcelænsjord; den ankredes Søndag den 12. s. M. op udenfor Lønstrup og blev paa Grund af kontrære Vindforhold foreløbig liggende — og den kom heller aldrig længere. Om Branden fortæller »Vends. Tid.«:

Den 14. November om Morgenen ved 3½-Tiden, da Taagen lettede lidt, saa Fyrimesteren paa Rubjerg Fyr pludselig Himlen rødme i Nordvest, som om Solen var ved at kigge over Horisonten. Han var hurtig klar over, hvad der var paa Færde. Det var »Genius«, der var gaaet i Brand. Paa det mørke Vesterhav luede det lyse Flammehav, mod hvis straalende Baggrund Rigningens mørke Linier tegnede sig.

Paa dette Tidspunkt var Skibets Besætning, to Mand foruden Kaptajnen, forlængst gaaet i Jollen og var under de gunstige Vejrforhold roet til Land, hvor Redningsmandskabet iøvrigt var parat til at tage Afære.

Kaptajnen fortalte, at det om Aftenen ved 10-Tiden var blevet bemærket, at der var lidløs om Bord. I de følgende fire Timer havde man forgæves søgt at bekæmpe Ilden. Denne havde faaet for megen Magt, og Kl. 2 gik Mandskabet saa fra Borde og maadede velholdent i Land.

Hvorledes Ilden er opstaaet, er endnu ikke endelig oplyst, men formentlig skyldes den — ligesom Reglen er paa Landjorden — en henkastet Tændstik.

Kl. 6 Morgen havde Ilden gjort sin Gerning. Det indvendige af Skibet var fortæret. Flammerne havde muntert tumlet sig om Bord i Ly af Skibets Skrog. Nu var dette Værn brudt igennem, og den afgørende Kamp mellem de to Dødsfjender blandt Elementerne, Ilden og Vandet, var uundgaaelig.

Vandet trængte igennem til Skibets glødende Indre, der lod en hæftig Syden. Sprutten og Hvæsen. Saa sprængte de voldsomt udviklede Dampe Skibet med et Brag, der hortes langt ind over Land.

»Genius« var dermed forsvundet fra Havets Overflade.

Bogø Navigationskole. I den nu afsluttede Eksamenstermin 1912 bestod 4 Elever den almindelige Styrmandseksamen. I 2den Afdeling bestod 5 Elever i Navigation, 5 i Geografi og Vejr- høre, 4 i Engelsk og 3 i Soret og Handelsvidenskab. Endvidere bestod 3 Elever Sølteskipperproven.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Sand Opgave.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. A. D. Andersen, Schubert, ank. her 10./5. — Alexandra, Nielsen, ank. her 13./5. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 13./5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 15./5. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. herfra 15./5. — Antwerpen, Madsen, afg. Salonica 13./5. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 14./5. — Arno, Fischer, ank. Newcastle 10./5. — Aurora, Gommesen, afg. Neapel 13./5. — Beira, Lunge, ank. Riga 12./5. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. her 13./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 8./5. — Chr. IX, Mikkelsen, ank. her 15./5. — Dagmar, Bøgvad, pass. Sagres 10./5. — Douro, Sørensen, ank. Petersborg 4./5. — Esbjerg, Strnve, afg. herfra 14./5. — Florida, Andersen, afg. Aalborg 14./5. til Odense. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 13./5. — Hollig Olav, Holst, ank. her 8./5. — Høngest, Munck, afg. herfra 14./5. — Hjelm, Henriksen, ank. her 12./5. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Brunsbüttel 13./5. — Jolantha, Rasmussen, pass. Holtenau 10./5. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 14./5. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 29./4. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. Petersborg 14./5. — Kursk, Wiencke, ank. Petersborg 10./5. — Loire, Craignou, ank. Rochelle 13./5. — Louise, Larsen, ank. her 12./5. — Louisiana, Ørsted, afg. Portland 7./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 8./5. — Minsk, Harder, afg. herfra 14./5. — Morsa, Nellemann, afg. Oporto 12./5. — Moskov, Jensen, afg. Riga 14./5. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 9./5. til Marseille. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 6./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 14./5. — Odessa, afg. Hull 13./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 10./5. — Oscar II, Hempel, afg. New York 9./5. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 14./5. — Porn, Gotthardt, ank. London 13./5. — Prægel, Iversen, ank. her 14./5. — Saga, Hansen, ank. Pillau 10./5. — Saratov, pass. Holtenau 13./5. — Saxo, Müller, ank. London 12./5. — Soine, lo Dices, ank. Petersborg 4./5. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 29./4. for Buenos Aires. — Thyra, Dam, ank. Stettin 15./5. — Tiber, Bech, pass. l'Ouessant 13./5. — Tomsk, Wiberg, ank. her 9./5. — Tula, Therkildsen, ank. Petersborg 12./5. — United States, Gottsche, pass. Fair Isle 5./5. — Viking, Meyer, afg. herfra 15./5. til Antwerpen. — Tyr, Thaning, afg. herfra 14./5. til Windau.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Petersborg 9./5. — Amalienborg pass. Ness 6./5. — Anna Mærsk ank. Preston 7./5. — Brattingsborg ank. Rio 4./5. — Børglum pass. St. Thomas 5./5. — Chassie Mærsk ank. Pera 4./5. — Dansborg pass. Dartmouth 10./5. — Elsborg ank. Newport Mon 29./4. — Esrom afg. Singapore 4./5. — Flynderborg pass. Kertch 30./4. — Fredensborg pass. Gibraltar 12./5. — Frederiksborg ank. Savona 5./5. — Guldborg ank. Windau 11./5. — Gurra ank. Neapel 8./5. — Hammershus pass. Bermuda 6./5. — Harrildsborg ank. St. Raphael 8./5. — Hundborg ank. Middlesbro 9./5. — Høneborg ank. Libau 6./5. — Jelling afg. Teneriffe 7./5. — Jomsborg ank. Pernau 1./5. — Jungslovod ank. Galatea 6./5. — Jægersborg ank. West Hartlepool 12./5. — Kallnødborg afg. Glasgow 5./5. — Kalo ank. Mariopol 4./5. — Klampenborg pass. Sagres 9./5. — Kronborg pass. Lydd 13./5. — Lejre afg. Mobile 25./4. — Lilleborg pass. Hanstholm 12./5. — Marselisborg ank. Honningsvåg 11./5. — Næsborg afg. Stettin 11./5. — Peter Mærsk afg. Burntisland 11./5. — Randelsborg ank. Kjøbenhavn 11./5. — Rosenborg ank. West Hartlepool 13./5. — Silkeborg pass. Sagres 9./5. — Skanderborg ank. Gallipolis 20./4. — Skjoldborg ank. West Hartlepool 10./5. — Skodsborg ank. Pernau 9./5. — Spigerborg afg. Bougie 12./5. — Støgelborg ank. Petersborg 8./5. — Stjerneborg afg. Rotterdam 11./5. — Søborg pass. Ayr 2./5. — Taarnborg ank. Pernau 30./4. — Tuborg afg. Labraggen 11./5. — Ulfborg ank. Livorno 8./5. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 4./5. — Visborg ank. Kappeln 6./5. — Vordingborg ank. Hull 13./5. — Ørkild afg. Norre Sundby 11./5. — Eleonora Mærsk afg. Ellesmere 10./5.

Det asiatiske Kompagni. Bintang pass. Perim 12./5. udg. — Samui pass. Perim 11./5. udg. — Bandon afg. Bangkok 11./5. hjemg. — Pangan pass. Gibraltar 13./5. udg. — Champon ank. Le Havre 13./5. hjemg. — Esrom afg. Singapore 3./5. hjemg. — Ørkild afg. Norre Sundby 11./5. udg. — Arabien ank. Hongkong 24./4. hjemg. — Kina ank. København 11./5. — Siam pass. Tariffa 10./5. udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 10./5.

hjemg. — Cathay afg. Funchal 29./4. udg. — Indien afg. Kobe 14./5. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Rotterdam 12./5. hjemg. — St. Croix afg. Demerara 3./5. udg. — St. Jan afg. Portland 3./5. udg.

Vesterhavet. Nexos, Basse, afg. Wiborg 14./5. til Penarth. — Bodil, Jensen, ank. Le Tréport 14./5. — Laura, Lund, afg. Antwerpen 14./5. til Kjøbenhavn. — Ulla, Hansen, afg. Gibraltar 14./5. til Brake. — Nancy, Mikkelsen, afg. Ardrossan 14./5. til Island. — Marie, Jessen, ank. Cardiff 14./5. — Nerma, Degn, afg. Preston 13./5. til Connahs Quay. — Polly, Mathiasen, ank. Sundswall 14./5. — Høbe, Grogerseu, afg. Montevideo 13./5. til Danmark. — Nora, Lauritsen, ank. Harlingen 13./5. — Fylla, Brinch, ank. Kallerö 12./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 9./5. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 9./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 11./5. — Russ, Petersen, afg. Montevideo 7./5. til Rotterdam. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. London 5./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Bahia Blanca 20./4. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Gabota 6./5. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. St. Thomas 2./5. Rosario. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Malmö 2./5. til Miramichi. — Newa, Dahl, afg. St. Loreuzo 9./5. til U. K.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Kjøbenhavn 13./5. — Svend, Schmidt, ank. Grimsby 10./5. — Urania, Clausen, afg. Hull 13./5.

Nordse. Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 8./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Aalborg 11./5. — Holland, Poulsen, pass. Sagres 13./5. — England, Andersen, ank. Methil 10./5. — Rusland, Bennetsen, pass. Kjøbenhavn 15./5.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 9./5. — Frankrig, Friis, afg. Sunderland 11./5.

Dampskibsselskabet af 1811. Alf, Clausen, ank. Windau 11./5.

Frø. Austa, Bagger, ank. Memel 8./5. — Freja, Nielsen, afg. Petersborg 11./5. — Vera, Tbing, afg. Windau 8./5.

Torm. Sara, Jensen, afg. Spjutsund 8./5. — Helene, Sørensen, ank. Spjutsund 12./5. — Sjælland, Svarrer, ank. Methil 7./5. — Agnete, Dam, ank. London 14./5. — Hermia, Farup, ank. Pernau 12./5. — Alice, Jørgensen, ank. Boness 13./5.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Fredericia 14./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Kjøbenhavn 13./5. — Valborg, Hansen, ank. Danzig 10./5. — Estrid, Hausen, afg. Hungerburg 11./5. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 12./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 8./5. — Martha, Christensen, ank. Skönvik 12./5. — Elna, Rathje, ank. Rotterdam 14./5. — Therese, Pedersen, ank. Genua 8./5. — Harriet, Larsen, ank. Eriksdal 9./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Kōja 14./5. — Simone, Møller, ank. Bålstad 8./5. — Jeanne, Olsen, afg. Sfax 15./5. — Vora, Larsen, ank. Monaco 8./5. — Daisy, Lagesen, afg. Framnæs 14./5. — Annine, Leth, afg. Arzow 12./5. — Kamna, Løffer, ank. Penarth 27./4.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, afg. Aarhus 11./5. til Burntisland. — Skinfaxe, Faber, afg. Korsør 11./5. til Burntisland. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Libau 14./5.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kotka 12./5.

#### Sejlskibe.

Rønne. Louise ank. Swinemünde 6./5. — Proven, Olsen, ank. Aarhus 6./5. — Hans Peter, Holm, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Sigurd ank. Nakskov 8./5. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Svendborg 9./5. — Marie, Sejer, ank. Rio Grando 9./5.

Æra. Arken, Andersen, ank. Swinemünde 11./5. — Marianne, Petersen, ank. Kolberg 11./5. — Venus, Jensen, ank. Leith 11./5. — Mars, Stegmaun, ank. Aberdeeu 13./5. — Mathildo, Hansen, ank. Libau 13./5. — Bertha, Madsen, ank. Warnemünde 13./5. — Nielsine, Christensen, ank. Stralsund 13./5. — Nathalia, Eriksen, ank. Treport 13./5. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Aberdeeu 13./5. — Claudia, Aaberg, afg. Maryport 10./5. til Sundsvall.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. Maj 1912. — Rettelser i Kort og Farvandsbeskrivelser. — Hjælpebidler til Udsætning af Skibsnaade. — Lovforslaget om Ændring i Lov om Lodsvesenet af 13. Juni 1879 m. v. — Forslag til Lov om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjørgning i Solov af 1. April 1892. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS  
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:  
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:  
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faae overall. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klaases Skræderi og Herreækvipering.

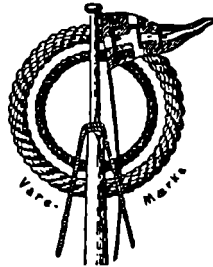
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klaases Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tøvværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tøvværk

til staaende og løbende  
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
( 6886.

Kvæstuegade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“,  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver  
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens  
Kontor.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 21. Maj 1912.

19. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

### De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
**Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skiberederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Telegram-Adresse  
„Justice, Cardiff“.  
Code: A B C 5th. Ed.  
Skriv efter Illustrerede Prisopgaver.



### LOVERIDGE, LTD.

DOCKS, CARDIFF.  
Fabrikanter af:  
Træ- og Jernblokke, Borlednings Spring-Butters, Couves' automatiske Bolgedæmper, Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUSTYR.**

Enesagentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



## Marstal

**Staalskibbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.  
**Stor-Smedie** for Udlørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.  
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftspumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbroncer af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.  
Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Bjorch-Jensen & Co.  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hortig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
Telefon 7262.



**WYANDOTTE.** Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør anvendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



I Aalborg Havn

findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

**Maskinskrivning.**

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagot henbørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

**Søstøvler.**

Bestillinger modtages paa Søstøvler med Læderbunde, prima Materiale. Pris 25 Kr. Skriv til Skomagere R. Jørgensen, Forhaabningsholmsallé 5, København V.

**Berg & Larsen**

forhøjt Martin Niessen  
Skibsproviantering  
Lager af Manila- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverandør til D. F. O. S.

**En Motorbaad**

i god Stand, ca. 60/70 Tons Lastevne med kraftig, driftssikker Maskine, ønskes til Køb. Billet mrk. 196 med alle Oplysninger om Alder af Skrog og Maskine, Type etc. samt Skitse og billigste Prisforlangende bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Eventuelt kunde saadant Skib tages i Maanedsfart.

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46. 2.

Trafik Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m. samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,  
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,  
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,  
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,  
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
Julius Ott  
HAMBURG Georgspl. 10.

**Cornelius Knudsens Etabl.**

**Købmagergade 15**

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for  
Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere  
Sextanter og Oktanter.  
Bårometre, \* Thermometre.  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Kjøbenhavn, den 21. Maj 1912.

Tegn paa Nærhed af Is. Det amerikanske Hydrografic Office Pilot Chart for Nordatlantenhavet anfører følgende Tegn paa Nærheden af Is:

Førend man kan se Is fra Dækket af et Skib, vil Isblink ofte antyde Isens Nærhed. Disse foraarsages ved Tilbagekastning af Lysets Straaler fra Solen eller Maanen.

Paa en klar Dag vil Himlen over Isen i Horisonten antage en lysere Farve, som adskiller sig fra den Farve, man har over Hovedet, man bør da holde skarpt Udkig og lægge Mærke til Himlens Farve. Paa en klar Dag kan Isbjerge ses i lang Afstand paa Grund af deres Klarhed og om Natten paa Grund af deres Glans. I taaget Vejr kan de ses gennem Taagen paa Grund af deres tilsyneladende sorte Farvetone. De kan ogsaa opdages ved Hjælp af Ekkoet fra en Dampfløjt eller et Taagehorn. Ved at notere sig den Tid, der forløber mellem et Stød i Fløjten og den tilbagekastede Lyd, kan man tilnærmelsesvis finde Afstanden til Genstanden i Fod ved at multiplicere med 550.

Nærheden af Isbjerge kan ofte skønnes ved den Støj de foraarsager ved at brydes og falde i Stykker. Isens Bragen og Falden i Vandet i Stykker frembringer en Larm, der ligner Søens Bryden eller fjærne Kanonskud, som ofte kan høres i nogen Afstand.

Hvis der staar en frisk Brise uden Dønning eller Bølger, er det et Tegn paa, at man har Land eller Is til Luvart. Tilsynkomsten af Flokke af Sæler eller Fugle langt fra Land er et Tegn paa Nærheden af Is.

Luftens Temperatur falder, naar man nærmer sig Is, især paa Læsiden, men i Almindelighed kun i en ubetydelig Afstand fra den. Et Fald af Søvandets Temperatur er undertiden et Tegn paa Nærheden af Is, skønt det i Egne, hvor der foregaar en Blanding af kolde og varme Strømme, som ved Labrador og Golf Strømmens Forening, er hændet, at Søens Temperatur er steget, samtidig med, at man har nærmet sig Is. Hvis et Isbjerg staar paa Grund, vil det Vand, som Strømmen fører forbi det, gaa ned i Temperatur og kan give en Formodning om dets Nærhed. Temperaturforandringer kan derfor tjene til Advarsel, haade naar de sker i Luften og i Vandet, hvorfor de bør maales og tages i Betragtning.

Jullandia. Det ostasiatiske Kompagnis ny Dieselmotorskib »Jullandia«, bygget paa Clyden, er nu i Følge »Shipp. Gaz.« efter afholdte Prøveture rede til at afgaa hertil og indgaa i Ruten Kjøbenhavn—Bangkok. Den opnaaede Hastighed er 10½ til 11 Knob; paa den maatte Mil paa Prøveturen opnaaedes dog en Hastighed af 12 Knob ved 135 Omdrejninger — hvilket er c. 5 Omdrejninger færre end stipuleret. De fornødne 1. H. K. for 12 Knobs Fart er 2,700, og skønt det nøjagtige Oljeforbrug endnu ikke er konstateret, er det Værftets Haab, at det kun vil beløbe sig til 10 Tons pr. Døgn, naar der sejles uafbrudt. Det viste sig, at Maskinerne kan skiftes fra fuld Kraft »Frem« til fuld Kraft »Bak« i Løbet af 12 Sek.

»Jullandia« er, som bekendt, et Søsterskib til »Selandia«, kun har førstnævnte trebladede Skruer, medens »Selandia«s er firebladede.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, den 18. Maj. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise hos Firmaet Jansen & Co. 18,000

Kr. med Renter for Bjergning af Damperen »Rex«, der den 12. December 1911 paa Rejse fra Pernau til Aarhus og Odense med en Ladning Papirmasse grundstodte paa Østsiden af Sjællands Rev.

Retten tilkendte ligeledes Svitzers Bjergningsentreprise hos Firmaet C. K. Hansen 28,000 Kr. med Renter for Bjergning af Damperen »Meggie«, der den 2. Januar d. A. paa Rejse fra Leith til Riga med en Ladning Kul grundstodte ved Domsten, Nord for Helsingborg.

(»Ritz. Bur.«)

Krigen. Den danske Gesandt i Rom har under 11. ds. erholdt Meddelelse fra det italienske Udenrigsministerium om, at vedkommende italienske Marinemyndighed ved Dekret af 4. ds. i Regeringens Navn har erklæret Blokade for Øen Rhodos, fra Dekretets Dato at regne, dog saaledes, at Adgangen til Byen Rhodos stadig er fri paa de nærmere Belingelser, som fastsættes af de militære Autoriteter.

En Frist af 24 Timer fra den 4. ds. at regne er indrømmet neutralt Skibe til at kunne forlade den blokerede Zone.

I Følge samme Note vil der blive gaaet frem efter Folkerettens Regler og de med de neutralt Magter bestaaende Traktater mod ethvert Skib, som vil forsøge at bryde Blokaden.

Vi har modtaget følgende:

Sammenhold. Under ovenstaaende Overskrift ser jeg til min Forbavselse i *Dansk Søfartstidende* Nr. 29 d. A. en Artikel af Kaplajn A. Svendsen, Skonnert »Pampac«. Nogen mere ligegyldig Omgang med Sandheden har jeg endnu aldrig hørt eller oplevet i de femten Aar, jeg har været Skibsfører, og jeg forstaar ikke, at en Mand vil og tør lægge Navn til slig en Artikel. Jeg vil nødig diskutere med Folk, som omgaaes Sandheden paa den Maade, men jeg mener at skylde mig selv og d'Hrr. Skibsmæglere Bugge & Olsen i Larvik et Forsvar.

Kaplajn Svendsen indser ikke, hvordan jeg kan regne ud, at Raterne er sat en hel Mark ned. Jeg har altid troet, at fra 7 Mk. til 6 Mk. var Forskellen 1 Mk., og da der laa et Dampskib og lastede til 7 Mk. pr. Ton i de Dage Kaplajn Svendsen sluttede til 6 Mk., saa ser jeg ikke rettere, end at Fragten er gaaet 1 Mk. ned.

Kaplajn Svendsen mener, at det jo ikke er Fragten, det her drejer sig om, men at jeg var bleven fornærmet over, at han havde taget min Fragt, og at jeg vilde have sluttet Lasten selv til 5½ Mk. pr. Ton. Hvorledes Kaplajn Svendsen kommer til den Mening forstaar jeg ikke, da jeg havde Lasten paa Haanden mod Hakept, før Kaplajn Svendsen fik den, og at jeg ikke vilde slutte til 5½ Mk. viser sig bedst derved, at jeg ikke en Gang vilde akceptere til 6 Mk., men foretrak at sejle bort i Ballast, da jeg ikke vilde være den Første til at sætte Fragten ned. Dette er nok Sagens Kærne.

Naar Kaplajn Svendsen skriver, at min Artikel nærmest former sig som en Hyldest til d'Hrr. Bugge & Olsen er det ganske rigtigt, da jeg ikke kan andet end hyldede dem, som forsøger at holde Fragten oppe for Skibene. Hvad nævnte Firma har sluttet til i 1911, kender jeg ikke, men da Fragterne har været opadgaaende i det store Marked, var det vel ikke helt unaturligt, om vi ogsaa fik lidt bedre Fragt for de mindre Skibe.

Til Kaplajn Svendsens Paastand om, at saa vidt mulig bliver bestemte Skibe foretrukket i Larvik, maa jeg bemærke, at jeg for min Del kun har været i Larvik én Gang, og da gik jeg ballastet bort derfra, saa jeg hører ikke med til de Udvalgte.

Naar Kaptajn Svendsen beklager, at han er bleven overfuset med Ubehageligheder, fordi han undertiden slutter en Fragt, som andre gerne vilde have sikret sig, maa hertil bemærkes, at jeg for min Del ikke havde den Ære at tale med Hr. Svendsen i Larvik eller noget andet Sted, saa jeg véd ikke, hvem han her sigter til.

At jeg gerne selv vilde have omtalte Last er meget naturligt, men at jeg ikke fik den, skyldes kun, at jeg ikke vilde akceptere den til samme Fragt, som Kaptajn Svendsen, saa jeg tror nok, at den Nervositet Hr. Svendsen taler om, maa søges et andet Sted. Jeg kan ydermere oplyse, at jeg var tilbuddt ikke mindre end fem Laster fra Norge, saa jeg havde ingen Grund til at blive nervøs. Hr. Svendsens Udtalelse om en meget naiv Forretningsmand maa jeg vise tilbage som ubeføjet.

Naar Kaptajn Svendsen giver en anden Mand i Kommission at skrive sine Artikler, burde han helst fremstille Sagen, som den i Virkeligheden er, da vedkommende ellers nemt kan blive stillet i et uheldigt Lys ved at have faaet en fejl Opfattelse af Sagen. Jeg kan nemlig ikke tænke mig, at Kaptajn Svendsen selv kunde skrive en saa misvisende Fremstilling af ovennævnte Sag.

H. R. Hansen,

Forer af Skonnert »Mary« af Aarhus.

Sejladsen gennem Dardanellerne. Konstantinopel, den 17. Maj. Den for neutrale Handelsskibes Passage gennem Dardanellerne bestemte Rende er nu blevet rensat for Miner og aabnes den 18. ds. for Sejlads. Skibene, der skal sejle i en forud bestemt Rækkefølge, skal ubetinget rette sig efter alle de Forskrifter, der er truffen til Sikring af Gennemfarten. (»Ritz. Bur.«)

Isbjergene og Skibsfarten. Washington, den 18. Maj. Paa Grund af de Ulemper, de i Atlanterhavet drivende Isbjerger bereder Skibsfarten, har Marineministeriet besluttet at lade Krydseren »Birmingham« krydse Syd for Grand Banks. Saasnart Krydseren opdager et Isbjerg, skal den ad traadløs Vej underrette Dampene herom. »Birmingham« afsejler fra Filadelfia den 19. ds. og skal opholde sig i Isregionen saalænge dens Kulforraad kan vare. (»Ritz. Bur.«)

Dødsfald. Fly. Overlods i det østlige Distrikt, Kontreadmiral Victor Hansen, er den 16. ds. afaaet ved Døden, næsten 75 Aar gammel. Den Afdøde var Kommandør af Dannebrog af 1. Grad og Dannebrogsmænd samt dekoreret med Fortjenstmedaljen i Guld.

Fyrvæsenet. Marineministeriet meddeler: Fundamentet til det ny Fyr ved Indsejlingen til Korsør er den 17. ds. sat paa Plads. Det vil om Natten være afmærket med en hvid Lanterne.

Passeret Skibsmast. Dampskibsselskabet Bornholm har indberettet, at dets Dampskib »Thor« har passeret en Skibsmast, der ragede c. 1½ Meter over Vandet, 11 Sm. VNV. ½ V. fra Rønne. Masten antages at slaa fast i et Vrag.

Observeret Vragmast. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at en Vragmast, der ragede 2 Meter over Vandet, er observeret 15 Sm. NNV. for Wisby, Gotland.

Lodsloven. Folketinget har ved 2den og 3dje Behandling vedtaget de af Udvalget foreslaede Ændringer i Lodsloven og i Lov om Lønninger ved Lodsvæsenet. Lovene gaar nu til Landstinget.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Finske Lodsforhold.

Vi har modtaget følgende:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilstillet Dansk Sejlskibsførerforening Afskrift af en Artikel angaaende Lodsforholdene i Finland, der var optaget i »Stockholms Dagblad« for 6. Maj 1912.

Artiklen lyder saaledes i Oversættelse:

I de sidste Uger er det gentagne Gange hændet, at Skibe af Mangel paa Lods enten slet ikke eller dog med betydelig Forsinkelse har kunnet anløbe finske Havne, hvorfor Skibenes Kaptajner har protesteret mod Betaling af Lodspenge og forbeholdt sig Sogsmaal for det Skibene paaførte Tab.

Nu sidst omtales, at Damperen »Norderney« forgæves har forlangt Lods til Åbo, hvortil den var bestemt. Den var derfor nødsaget til at losse den Del af Lasten i Hangö, der var bestemt til Åbo. Erstatning for Tidsspilde og forøgede Transportomkostninger agter man at søge ad Rettens Vej.

Kaptajnen paa den finske Damper »Astræa«, som uden Lods selv maatte hjælpe sig ind til Åbo, har meldt Protest, fordi der ingen Lods var ved Utö og Lohms Lodsstationer samt mod Betalingen af Lodspenge. En lignende Protest er afgivet af Kaptajnen paa den hollandske Damper »Eugenie«, som forgæves forlangte Lods ved Utö og maatte anløbe Sandhamn i Stockholms Skærgaard for at sætte sig i Forbindelse med sit Rederi i Rotterdam. Skibet blev heordret til at søge at naa Åbo ad Vejen Hangö—Jungfrusund, og det lykkedes det endelig at faa »Langlods« om Bord og indkomme til Åbo to Døgn forsinket. Protesten gælder Lodspenge og Erstatning for Tidstab samt Kulforbrug og Mandskabshyre i Venteliden.

En tysk Damper, »Stadt Schleswig«, Kaptajn Smith, har lastet i Åbo, men kunde ikke afgaa, da Lods ikke kunde faas. Kaptajnen har derfor for notarius publicus indgivet Søprotest.

Stettindamperen »Falk«, Kaptajn Hoffmann, har meldt Protest mod det finske Lodsvæsen, idet han gennem det ubekendte Farvand uden Lods maatte gaa ind til Finlands betydeligste Havn, Helsingfors. Saavel ved

Årans Grund som ved Gråhara havde han forgæves signaleret efter Lods.

De ny Lodser. Paa Båkhøllmen findes i den derværende Lodskaserne for Øjeblikket installeret c. 150 af de ny Lodser. De synes ikke at overanstrenges sig, men gaar for det aller meste ledig eller rejser af og til mellem Båkhøllmen og Byen. Man faar et Begreb om, hvorledes de ny »Lodser« er skikket til deres Hverv, naar man hører, at de savner alt, hvad der hedder Baade, skriver »Dagens Tidning«. Hidtil har det været Lodserne særdeles magtpaaliggende at holde deres Baade i Orden. Fra de afgaaede Lodschefer Side har der endogsaa været udøvet et meget nøje Tilsyn med Lodsbaadene, og forefundne Mangler er blevet straffet. Men den Tid er tydelig nok forbi. De Søfarendes Lodsbehov varetages nu af nogle Hundrede »tsjimonnikar« i en Kaserne.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 4/1911, afsagt den 3. Januar 1912. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise mod Sø- og Transportforsikringsaktieselskabet Danske Lloyd.

I Begyndelsen af August Maaned 1910 sank Fundamentet til et projekteret Fyrtaarn ved Hals Barre, som var under Bugsering fra Kjøbenhavn til Bestemmelsesstedet, ud for Hals Fyrskib c. 10 Kvartmil fra Hals. Fundamentet, der havde en Vægt af c. 1,500 Tons, bestod af en oval Pladejerns-Cylinder c. 21 Meter lang og 13,4 Meter bred, der var udstøbt med Beton i c. 0,55 Meters Højde over Bunden; langs Siderne var opbygget en c. 1,25 Meter bred Mur af Jernbeton, hvori var udspærret 40 lodrette Hulrum, og som atter var afstøttet ved Tværmure. Ovenover Pladejerns-Cylinderen var der paa Ydermurens udvendige Side anbragt en Beklædning af hugget Granit. Firmaet N. C. Monberg havde Anbringelsen af Fundamentet i Entreprise, og det var under Transporten forsikret hos de Indstævnte, Sø- og Transportforsikringsaktieselskabet Danske Lloyd. Den 16. August 1910 blev der truffet Overenskomst mellem de Indstævnte og Citanterne, hvorefter Entreprisen skulde forsøge at bjerge Fundamentet og derefter føre det hen til den Plads paa Hals Barre, hvor det skulde nedsænkes, alt for en Betaling, der skulde fastsættes af nærværende Ret efter Principet: »No cure no pay«, saaledes at Fundamentets Værdi skulde ansættes til Assuranceummen, 60,000 Kr., med Fradrag af Reparationsomkostningerne. Entreprisen paabegyndte straks Bjergningsarbejdet med Damperen »Viking«, der samme Dag ankom fra Frederikshavn og foretog forskellige Dykkerundersøgelser, Opmaalinger og Oplodninger. Fra den 28. August deltog Citanternes Bjergningsdamper »Svava« i Arbejdet, og i den følgende Tid arbejdede disse to Dampere snart sammen, snart hver for sig med en Række ved Vejrforholdene forarsagede Afbrydelser. Arbejdet udførtes iøvrigt saaledes, at der rundt paa hele Fundamentets Rand anbragtes en Række Støtter i et Antal af 40, der ragede op over Vandfladen. Støtterne forbandtes atter ved Jernplader, hvis Forbindelser tætnedes, saaledes at hele Fundamentet derefter kunde pumpes læns og derved bringes til at hæve sig. For at udføre dette Arbejde maatte der foretages et betydeligt Dykkerarbejde dels med Fastgørelsen af Støtterne, dels med Udboringer i Fundamentet. I sidste Halvdel af September Maaned var Støtterne anbragt, og man havde tillige faaet anbragt en Række Jern-

plader paa dem. Den 23. s. M. odelagde imidlertid en nordvestlig Storm Størstedelen af Arbejdet, idet alle Pladerne og mange af Støtterne blev slaat bort af Søen. Entreprisen havde nu under Overvejelse at udsætte hele Arbejdet til Foraaret under gunstigere Vejrforhold, men gik efter Assurandørernes Opfordring ind paa at fortsætte, mod at der blev givet dem Tilsagn om, at der blev godtgjort dem indtil 5,000 Kr. af deres positive Udgifter, hvis Bjergningen ikke lykkedes. Arbejdet blev nu genoptaget efter omtrent samme Plan som tidligere, og da Vandstanden, efterat man havde faaet anbragt en Række Jernplader nederst paa Støtterne, tillod det, begyndte man at pumpe med det Resultat, at Fundamentet den 16. Oktober 1910 havedes fuldstændig fra Havbunden, hvorefter det den følgende Dag blev bugseret til sit Bestemmelsessted og den 18. s. M. anbragt paa Plads dér.

Den 28. Oktober 1910 sendte de Indstævnte til Citanterne to fra Entreprisen Monberg modtagne Skrivelser med Anmodning om deres snarlige Svar. I den ene af disse Skrivelser gav han en Meddelelse om de Betingelser, Fyrdirektøren havde stillet for at gaa ind paa, at Arbejderne paa Hals Barre Fyr fortsattes. Fyrdirektøren havde udtalt, at han for at faa Fyrtaarnets Underbygning bragt i forsvarlig og hensigtssvarende Stand efter Havariet, aller mindst maatte fordre — uden Tillægsbetaling — at

1) Underbygningen for Fyrtaarnet forhøjedes saaledes, at dens Overkant kom til at ligge 17 Fod over dagligt Vand i Stedet for som oprindeligt paatænkt 12 Fod, samt at der indbyggedes et nyt Kældergulv af armeret Beton med Overkant c. 6 Tommer over dagligt Vand, og

2) Ydercellerne i Fundamentet udstøbtes efter Kniples Metode med Singels og ren Cement: samt at der i Ud støbningen anbragtes en Armering med to Jernbaneskinner i hver Celle.

I den anden Skrivelse opgjorde Entreprisen Monberg Omkostningerne ved de af Fyrdirektøren forlangte Arbejder til ialt Kr. 8,660.55 og tilføjede kun, at der hertil vilde komme Erstatning for et væltet Jernbetonskillerum 300 Kr. samt noget Inventar og andre Udlæg, hvorover der senere skulde følge nærmere Specifikation.

Allerede samme Dag svarede Citanterne, at de ansaa det for rigtigst at anerkende Fyrdirektoratets Fordringer, saaledes som de var anført i Fyrdirektørens Brev til Ingeniør Monberg, samt at godkende de af Ingeniør Monberg beregnede Omkostninger ved Udførelsen af Reparationsarbejdet.

Citanterne har derpaa anlagt nærværende Sag, hvorunder de, der i Stævningen bemærker, at Reparationsudgifterne overfor dem er opgjort til Kr. 8,960.55, har nedlagt Paastand paa Tilkendelse af Bjergelonen efter Rettens Bestemmelse tilligemed Renter af det tilkendte Beløb indtil Betaling sker.

De Indstævnte, der ligeledes har paastaet Bjergelonen fastsat ved Rettens Bestemmelse, har derimod hævdet, at Reparationsudgifterne andrager Kr. 32,366.80, hvorefter Værdien af Fundamentet reduceres til Kr. 27,633.20. De har i saa Henseende henvist til en dem af vedkommende Entreprisen tilstillet ny Opgørelse over Omkostningerne ved Havariet og ved Opfyldelsen af de Fordringer, som Fyrdirektøren efterhaanden har opstillet som Vilkaar for, at Fundamentet kunde godkendes som Grundlag for Arbejdets Fortsættelse, hvilke Omkostninger fordeler sig som følger: 1) Inventar m. m. Kr. 2,784.95, 2) Udgiften til Mærkeskib Kr. 2,223.40, 3) Udgifter for Reparationen samt ved Anbringelsen af Fundamentet Kr. 812.42, 4) Udgifter til Arbejde paa selve Fundamentet Kr. 19,616.03 og 5) Benyttelse af Materiel Kr. 6,930.

Heroverfor har Citanterne — hvem det ved en af Retten under 20. April 1911 afsagt Kendelse er forbeholdt at fremkomme med en hvilken som helst Kritik af samtlige de af de Indstævnte opgivne Omkostninger — anført, at naar de oprindeligt gik ind paa et Fradrag til Reparationsomkostninger, som det hvorom Parterne har brevvekslet, skete dette for hurtigere at faa en Afslutning paa

Sagen, og uden at de nøjere undersøgte, om ogsaa enhver af disse Omkostninger var nødvendiggjort ved Havariet, men at de fleste af de ovenanførte Omkostninger — og det saavel dem, de i sin Tid er gaaet ind paa at betale, som de først her under Sagen opgivne — i Virkeligheden er Havariet uvedkommende og alene er foranlediget ved, at Fundamentets Konstruktion har vist sig ueheldig, eller ved, at det allerede havde Fejl, forinden man paabegyndte Bugseringen fra Kjøbenhavn.

Idet der nu findes at maatte gives Citanterne Medhold i, at det maa formodes, at der ved de Reparationsomkostninger, der skulde fradrages Assurancesummen for at udfinde Fundamentets Værdi, alene er sigtel til saadanne Omkostninger, der er en direkte og nødvendig Følge af Havariet, og idet disse Omkostninger efter Omstændighederne findes nogenlunde at svare til Størrelsen af de Beløb, Parterne har været enige om som et foreløbigt Grundlag for Fastsættelsen deraf, nemlig 9,000 Kr., vil Fundamentets Værdi være at bestemme til Assurance-summen 60,000 Kr. med Fradrag af 9,000 Kr., altsaa til 51,000 Kr., og der findes da under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder derunder det vidtløftige og anstrængende Arbejde der har været forbundet med Bjergningen at kunne tilkendes Citanterne, hvis positive Udgifter ved Foretagendet af dem er opivet til c. 25,000 Kr., en Bjergeløn af 30,000 Kr., hvoraf der vil være at svare Rente som paastaet.

Sagens Omkostninger vil som indbefattet i det tilkendte Beløb være at ophæve.

## Af The Baltic and White Sea Conference's Cirkulære.

### Salt Ladninger fra Sorte Havet til russiske Østersøhavne.

En russisk Reder skriver følgende til Foreningen:

»Indlagt tillader jeg mig at sende et Brev fra Kaptajnen paa S/S »Boltonhall«, som taler for sig selv.

Da Forskellen mellem den Vægt, som Kommossementet angav, og den, som fremgik af Deplacementsskalaen, var saa stor, bestemte Rederiet sig til at lade Lasten veje her. Resultatet af denne Vejning fremgaar af Kaptajnens Brev til os.«

Kaptajnen skriver som følger:

»Jeg tillader mig hermed at sende nærmere Meddelelse angaaende min Salt-Last. Efter Indlastningen i Eupatoria havde vi i Følge Deplacementsskalaen, efter Afdrag for Bunkerkul, Proviant etc., 5,800 Tons Salt om Bord. Kommossementet, som blev mig præsenteret, og som jeg protesterede imod, angav 5,476 Tons. Da Lasten var blevet udvejet viste Resultatet sig at være 5,148 Tons. Ved Skibets Ankomst til Bolderaa var dets Dybtgaaende 23 Fod og 4 Tommer, hvilket i Følge Deplacementsskalaen, efter Fradrag for fersk Vand, Bunkerkul, Proviant etc., viste 5,800 Tons Salt. Skibet har derfor mistet Fragten for 652 Tons foruden at have maattet betale Vejningen og Kontrollen.«

Rederen tilføjer:

»S/S »Thompson« grundstødte, efter at have forladt Ararat med en fuld Ladning Salt, paa Fischer Point, men kom, efter at have kastet c. 110 Tons af Lasten over Bord, flot og fortsatte Rejsen til Riga. Her blev Lasten selvfølgelig vejet ud og kom c. 620 Tons tilkort, foruden de 110 Tons, som var kastet over Bord. Dampere med den Slags Laster til Riga har til Dato gennemsnitlig befordret 300 til 400 Tons gratis, og Rederne har for at spare Udgifterne til Vejning, for derved kun at finde en endnu større Vægtdifference fra Kommossementets Vægtangivelse, enten akcepteret dets Vægtangivelse eller truffet en eller

anden Overenskomst med Modtageren. Det eneste Middel imod dette, som jeg kan foreslaa, er, at Rederne nægter at tage den Slags Laster til de russiske Østersøhavne uden med en Klausul om, at der skal anlages to Eksperter ved Lastehavnen, en for Afskiberen og en for Dampere, som bestemmer Vægten af det indlastede Salt i Overensstemmelse med Deplacementsskalaen. Muligvis kan andre Redere, som har gjort Erfaringer med denne Slags Laster, foreslaa en anden Maade, hvorpaa man kan undgaa at komme til at befordre saa mange Hundrede Tons Last uden Vederlag. Da denne Sag er i Færd med at blive meget alvorlig for Rederne, haaber jeg, at Foreningen snart vil tage sig af den.«

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende tilfredsstillende med rigelige Laster til uforandrede Rater, dog noteres for Islaster noget højere Rater. Kornlaster mangler saavel fra Rusland, Tyskland som Danmark, saa at der i det hele kun sluttet Trælaster, hvoraf nogle i Forbindelse med Cement og Lervarer fra skandinaviske og tyske Havne.

Returfragter Vest fra ligger mere tilfredsstillende end i forrige Uge, idet der noteres nogle flere Kullaster til skandinaviske og tyske Havne, ligesom Tønnen for Lastning er bedre paa Firth of Forth. Raten er £. 7 à 8 pr. Keel efter Størrelse og Losseplads.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland ikke undergaaet nogen Forandring til det bedre. Königsberg er lige mat. Danzig udbyder nærmest kun Trælaster, men ingen Kornlaster. Fraregnet Rug til Libau, hvorfor noteres 4 M., samt Melasse til Lübeck 4 M. Colberg har i de sidste Dage sluttet for Rug 4½ M. og 4¼ M. Stralsund noterer saa godt som intet og har flere fragsøgende Skibe paa Pladsen. Rostock er desværre nede paa 3 M. for Rug, hvorimod Wismar har sluttet flere Skibe til 3½ M. ligeledes for Rug. Sverig er, hvad Stenlaster angaar, uforandret fast. For Trælaster opnaas ogsaa nogenlunde akceptable Rater, saaledes sluttedes Kalmar/Aalborg 10 Øre, Norrköping/Kjøbenhavn 11 Øre. Norge synes for Feldspath noget fastere stemt baade til Stettin og Hamburg. Danmark har fra Provinserne, som antydet i sidste Beretning, haft en Del Hvedeladninger til Kalmar. Ialt blev i sidste Uge sluttet en halv Snes Skibe dertil til 2¾ og 3 Kr., antagelig kommer der ogsaa i denne og næste Uge nogle Partier i Markedet. Kjøbenhavn er ret flov og har i sidste Uge kun placeret meget faa Skibe.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Det østasiatiske Kompagni har i Følge »Shipp. Gaz.« solgt den dem tilhørende Dampner »Siam« for en Sum af c. 25,000 £. »Siam«, der maaler 3,875 Brutto og 2,489 Netto Reg.-Tons, er bygget i Flensborg i 1898 og har følgende Dimensioner: Længde 368', Bredde 45' 8" og Dybde 18' 2".

Det bekendte tyske Sejlskib »Pisagua« tilhørende Rederiet Lacz i Hamburg er bleven solgt til Verksejer Chr. Christensen, Sandefjord. Skibet, der er bygget i 1892, maaler 2,652 Reg.-Tons og laster 4,300 Tons dw. Det var »Pisagua« der kolliderede med P. & O. Dampere »Oceana« udfør Newhaven i Kanalen. »Pisagua« fik da Forstævnen odelagt og maatte bugseres til Hamburg. »Oceana« sank. (»Norg. Handels og Sjøfartst.«)



## Skibsefterretninger. Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 18./5. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 16./5. til Antwerpen. — Algarve, Borries, pass. Oussant 20./5. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. Riga 15./5. — Anglo Dane, Tomnesen, ank. Arendal 16./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 15./5. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 14./5. — Arno, Fischer, pass. Oussant 18./5. til Marseille. — Aurora, Gommesen, ank. Palermo 18./5. — Beira, Lange, ank. hertil 17./5. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 13./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 16./5. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Pillau 20./5. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 18./5. — Douro, Sorensen, afg. Petersborg 15./5. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 20./5. — Florida, Andersen, ank. Odense 15./5. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 19./5. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 18./5. — Hengest, Munk, ank. hertil 20./5. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 17./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 15./5. — Jolantha, Rasmussen, ank. Petersborg 15./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 16./5. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 19./5. — Kiew, Jorgensen, ank. Riga 16./5. — Kursk, Wieneke, afg. Petersborg 19./5. — Loire, Craignou, afg. Dunkerque 18./5. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 17./5. for London. — Louisiana, Ørsted, pass. Portland 7./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 8./5. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 17./5. — Morso, Nellenmann, pass. Holtenau 19./5. — Moskovo, Jon Jonsen, pass. Brunsbüttel 17./5. — Nicolai II, Jorgensen, afg. Marseille 18./5. — Nordjylland, Søberg, pass. Holtenau 17./5. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Dunkerque 19./5. — Omsk, Harder, afg. Libau 18./5. — Osear II, Hempel, afg. Kristiansand 20./5. til Kristiania. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 16./5. — Perm, Gotthardt, ank. hertil 18./5. — Pregel, Iversen, afg. herfra 18./5. — Saga, Hansen, afg. Pillau 19./5. — Saratov, ank. Hull 15./5. — Saxo, Müller, ank. Hull 16./5. — Seine, Le Dizes, ank. Petersborg 4./5. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 29./4. — Thyra, Dam, ank. hertil 18./5. — Tiber, Petersen, pass. Oussant 13./5. — Tomsk, Wiberg, ank. Petersborg 19./5. — Tula, Therkildsen, ank. Petersborg 12./5. — United States, Gottsche, ank. New York 14./5. — Viking, Meyer, ank. Antwerpen 18./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 19./5.

**Vesterhavet.** Olga, Christensen, ank. Westervik 18./5. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 18./5. for Penarth. — Karla, K. Nielsen, pass. l'Ouessant 18./5. for Lorient. — Norma, Degn, ank. Swansea 17./5. — Laura, Lund, ank. Kjøbenhavn 18./5. — Nautik, N. Nielsen, ank. Hammholm 16./5. — Ellen, Hansen, pass. Peniche 15./5. for Hamburg. — Marie, Jessen, ank. Newport 15./5. — Johanne, Thøgersen, ank. Fraserburgh 15./5. — Cito, Jensen, ank. Alicante 14./5.

**Dansk Dampskibsselskab Rossia.** Generalkonsul Elisejeff, ank. Tynen 17./5.

**Era.** Energi, Jensen, ank. Cherbourg 13./5.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Stugsund 12./5. — Nelly, Clausen, ank. Lübeck 15./5. — Fanny, Eriksen, ank. Rotterdam 13./5. — Lilly, Nielsen, afg. Tuborg 17./5. til Hargshamn. — Alexy, Sorensen, ank. Saffi 2./5. — Dagny, Bang, ank. Hamburg 18./5. — Mary, Clausen, ank. Helsingfors 17./5.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Neapel 17./5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Gelle 16./5. — Svend, Schmidt, afg. Grangemouth 17./5. — Urania, Clausen, ank. Kiel 16./5.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Windau 18./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Åbo 15./5. — Holland, Poulsen, pass. Beach Head 18./5. — England, Andersen, ank. Methil 10./5. — Rusland, Bennetsen, ank. Helsingfors 18./5.

**Det asiatiske Kompagni.** Bintang pass. Perim 12./5. for udg. — Samui pass. Perim 11./5. for udg. — Bandon afg. Sabang 19./5. for hjemg. — Pangan afg. Genua 17./5. for udg. — Chumpon ank. London 16./5. for hjemg. — Esrom afg. Singapore 3./5. for hjemg. — Ørkild ank. Antwerpen 15./5. for udg. — Arabien ank. Hongkong 24./4. for hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 11./5. — Siam afg. Port Said 18./5. for udg. — Tranquebar ank. Amsterdam 15./5. for hjemg. — Cathay ank. Cape Town 19./5. for udg. — Indien afg. Kobe 14./5. for hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas, afg. Kjøbenhavn 20./5. — St. Croix, afg. St. Thomas 19./5. for hjemg. — St. Jan afg. Portland 3./5. for udg.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Port Talbot 16./5. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 15./5.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Honfleur 13./5. — Alf, Clausen, ank. Windau 11./5.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Memel 15./5. — Freja, Nielsen, afg. London 17./5. — Vera, Thing, pass. Holtenau 17./5.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Kiel 14./5. til Methil. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 9./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 18./5. — Russ, Petersen, afg. Buenos Aires 15./5. til Rotterdam. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Savannah 18./4. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. London 15./5. til Petersborg. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Bahia Blanca 20./4. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Gabota 6./5. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. St. Thomas 2./5. til Rosario. — Helmer Moreh, Thorsoe, afg. Malmö 2./5. til Miramichi. — Newa, Dahl, afg. St. Lorenzo 9./5. til U. K.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Rouen 16./5. — Helene, Sorensen, afg. Spjutsund 18./5. — Sjølland, Svarrer, ank. Methil 7./5. — Agnete, Dam, ank. Hartlepool 17./5. — Hermia, Farup, afg. Pernau 15./5. — Alice, Jorgensen, ank. Aarhus 20./5.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Hull 18./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Kjøbenhavn 13./5. — Valborg, Hansen, afg. Danzig 15./5. — Estrid, Hansen, afg. Hungerburg 11./5. — Gunhild, Hansen, afg. Aalborg 18./5.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstedt, ank. Kronstadt 17./5. — London, Bom, afg. Emden 16./5. til Kratzwieck. — Paris, Tholander, ank. Rotterdam 7./5. — Bryssel, Kaas, ank. Riga 14./5.

**Mercur.** Berlin, Krogh, pass. Gibraltar 17./5. for Neapel. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Burntisland 16./5. til Kronstadt. — Roma, v. Thuu, ank. Aalesund 15./5.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, ank. Burntisland 15./5. — Skinfaxe, Faber, ank. Burntisland 16./5. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Libau 14./5.

**Thuro.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./5.

## Sejlskibe.

**Svendborg.** Ellen Kirstine, Petersen, ank. Wiborg 8./5. — Apollo, Nielsen, ank. Sundsvall 9./5. — Emilie, Rasmussen, ank. Ørnkjoldsvik 9./5. — Vesta, Poulsen, ank. Fowey 9./5. — Concordia, Henriksen, ank. Vestmännerne 10./5. — Yrsa, Sorensen, ank. Aalborg 9./5. — Urdu, Sorensen, ank. Drøbak 9./5. — Capella, Hansen, ank. Stockholm 9./5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Helsingør 9./5. — Valborg, Rasmussen, ank. Svendborg 10./5. — Embla, Mikkelsen, ank. Dragør 10./5. — Carl, Clemmensen, ank. Swinemünde 10./5. — Libra, Hansen, ank. Stettin 11./5. — Jens, Jorgensen, ank. Holmestrand 11./5. — Valkyrien, Hansen, ank. Gustafsberg 13./5. — Zenitta, Jensen, ank. Libau 12./5. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Nekso 10./5. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Stettin 11./5. — Peter, Hansen, ank. Libau 13./5. — Brodrene, Jorgensen, ank. Leiths Red 13./5. — Doris, Kobbke, ank. Aberdoway 13./5. — London, Andersen, ank. Riga 13./5. — Roma, Jensen, ank. Kjøbenhavn 13./5. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Stettin 13./5. — Niels, Nielsen, ank. Brügge 14./5. — Constance, Hansen, ank. Dieppe 14./5. — Gæa, Brandt, ank. Kjøbenhavns Red 13./5. — Delos, Andersen, ank. Gustafsberg 14./5. — Helge, Nielsen, ank. Leiths Red 15./5. — Ignatz Breum, Lund, ank. Vestervik 15./5. — Embla, Mikkelsen, ank. Helsingfors 15./5. — Meta, Christensen, ank. Karlskrona 15./5.

**Era.** Immanuel, Bager, ank. Stugsund 14./5. — Abba, Pedersen, ank. Samso 14./5. — Kvik, Philipsen, ank. Libau 14./5. — Vera, Thjellesen, ank. South Alcoa 13./5. — Ingolf, Olsen, ank. Helsingør 13./5. — Dana, Boye, afg. Waterford 13./5. til St. Johns (N. F.). — Forældres Minde, Christensen, ank. Aalborg 15./5. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 14./5. — Albertine, Madsen, ank. Sassnitz 15./5. — Amor, Hansen, ank. Frederiksstad 15./5. — Smart, Christensen, ank. Foyess 14./5. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Dunkerque 16./5. — R. Fabricius, Hansen, ank. St. Johns (N. F.) 16./5. — Alfa, Madsen, ank. Fulmouth 17./5. p. R. L. Laguna d. T. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Rio Grande 17./5. — Gloria, Fabricius, ank. Kolberg 17./5. — Valkyrien, Weber, ank. South Alcoa 18./5. — Kristian, Nielsen, ank. Brunser 17./5. — De tvende Brødre, Boye, ank. Grangemouth 17./5. — Alf, Hansen, ank. Karlskrona 18./5. — Svip, Jensen, ank. Ronne 18./5. — Lauritz, Folmer, ank. Larvik 18./5. — Nanna, Østermann, afg. Neufahrwasser 18./5. til Flensburg. — Harris, Thorsteinson, ank. Göteborg 16./5.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Maj 1912. — Finske Lødsforhold. — Søog Handelsretsdom. — Af The Baltic and White Sea Conference's Cirkulære. — Frugtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn, Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laurson, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Braudts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1163  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
**Nykjøbing M.**

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**St Petersburg**  
Tlf.: „Hansencor“  
**Stevedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.  
Tlf.: „Hansencor“  
Cronstadt

**ASSENS.**  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent  
Telefon: 200.      Telegr.-Adr.: „Krag“.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristenøen.

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla Instängeplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.  
Garanterar reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen<sup>s</sup>**  
**Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.**  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

— Husk —  
**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78.      Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
a. Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tiløandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“  
har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN.**  
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**  
Forste Side pr. Petitiolinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.  
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.      Telefon Nr. 4639.      Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)



# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. Maj 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Bløkes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla - Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbælter.




Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
 Pliial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5801 • • Leverandør til Statsbanerne • •
--------------------------	---	--	---

**A S Randers Rebslaaeri**  
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**  
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
 alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staaltouge**  
 til Skibsbrug og Elevatorer.  
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.



**LANDMANDSBANKEN**  
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.  
**Hans Smith.**  
 Etableret 1850.  
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
 Havarikommissionær.  
**Cronstadt. Rusland.**

Til Skibsbrug  
 anbefales  
**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**  
 Depot  
 Havnegade 47.    Telefon 4980.

**De private Assurandører** lim.  
 i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.    Telegram-Adresse: Private.    Telefon Nr. 6 og 4106.

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
 af Skibsfører J. Kusk Jensen.  
 Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
 Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
 St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8 i for Damer Kl. 6—7  
**Den Københavnske Sø-Assurance-Forening** lim.  
 i København.  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agentører i de Beste Provinsbyer.  
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Frilager Toldboden.  
**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
 Cigarer - Tobakker - Vine  
 til en gros Priser.  
 Telefon Sct. Annæ Plads 10. Telefon  
 Pakke 920. Privat Nora 795 x.

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Bjørch-Jensen & Co.**  
 Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
 Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.  
 Telefon 7262.

**S. Sørensen & Søn**  
 Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
 anbefaler sig med alt III Fagel hørende  
 Reel og billig Betjening garanteres.

**Berg & Larsen**  
 forhen Martin Nissen  
 Skibsproviantering  
 Lager af Manila- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**  
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

# NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
 Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.



**WYANDOTTE.** Verdens bedste Rense- og Rengørings-  
 middel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda  
 overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør an-  
 vendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i  
 Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.  
**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



Internationale Agentur for  
 Nybygninger  
 Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott** HAMBURG Georgspl. 10.

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**  
 H. V. Buhl & Co. A/S  
**Frederikshavn**  
 Nybygning af Staal- og Træskibe:  
 Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtere etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
 16'—0 Dybde over Blokkene  
**Kontor i København: Amallegade 34.**  
 Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
 Carlheilmann, København.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
 af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“.  
 Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstørns Eftf.,  
 Hr. William Jensen, Toldboden.  
 Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** pantager sig Bugsering i danske  
 Farvande til rimelige Priser.  
 Kræftige Bugserbaade, Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

**Jens Grouleff, Aarhus**  
 anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
 Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

**Remington,**  
 eneste Skrivemaskine med  
**Key Set Tabulator,**  
 ny epokegørende Opfindelse.  
 L. Kristensen, 27, Vestergade.

**En Motorbaad**  
 i god Stand, ca. 60/70 Tons  
 Lasteevne med kraftig, drifts-  
 sikker Maskine, ønskes til  
 Købs. Billet nrk. 196 med  
 alle Oplysninger om Alder af  
 Skrog og Maskine, Type etc.  
 samt Skitse og billigste Pris-  
 forlangende bedes indlagt paa  
 dette Blads Kontor.  
 Eventuelt kunde saadant  
 Skib tages i Maanedsfart.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
**Ratin's Salgskontor,**  
 Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

## Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige  
 Pensionat for Elever, der  
 besøger Marstal Navigations-  
 skole. Prisen er 32 Kr. pr.  
 Maaned om Sommeren og 35  
 Kr. pr. Maaned om Vinteren.  
**Bestyrelsen.**

Telegram-Adresse  
**„Justice, Cardiff“**  
 Code: ABC 5th. Ed.  
 Skriv efter illustre-  
 rede Prisopgaver.

**LOVERIDGE, LTD.**

DOCKS, CARDIFF.  
 Fabrikant af:  
 Træ- og Jernblokke, Harled-  
 nings Spring-Butters, Couves'  
 automatiske Bolgedemper,  
 Ventilatorer etc. etc.

En gros Handel & Export  
**DÆKS- OG MASKINUDSTYR.**

Encagentur i København:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
 24 Amallegade. Telf. Nr. 2117.



Kjøbenhavn, den 24. Maj 1912.

Vi har modtaget følgende:

Sejlskibe og Damptrawlere. I blandt Meddelelserne i *Dansk Søfartstidende* Nr. 35 af 10. Maj d. A. fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart findes en Udtalelse angaaende Sejlskibes Vigepligt for Damptrawlere. Maa det være mig tilladt at forespørge: »Hvilken Retsgyldighed har omtalte »Order in Council« af 13. Oktober 1910? Kan et enkelt Land uden videre forandre saadanne internationale Overenskomster som Søvejsreglerne? Og er det Tanken blot at rette den danske Udgave i Overensstemmelse hermed?»

Samtidig kan jeg ikke undlade at berøre Spørgsmaalet om nævnte Vigepligt. Er det virkelig ønskeligt, at denne Rettelse foretages? Lad være, det til Dels er blevet Praxis, og at de engelske Domstole, støttet paa Trawlernes særlige Lanterneføring, længe har betragtet det som et Sejlskibs Pligt at gaa af Vejen for disse; det staar ikke i Søvejsreglerne; og de fleste Sejlskibsnavigatorer vil sikkert skrive under paa, at det i overordentlig mange Tilfælde vil være en urimelig Fordring at stille — for ikke at sige, at det til vil være umuligt for et Sejlskib baade med Flovt og Kuling at vige for de enkelte Fartøjer i en Trawlerflaade, hvis Kurs tilfældigvis skærer Sejlskibets, maaske samtidig med at hele Flaaden runder et af de bekendte Ottetal.

Desværre har Trawlerne — særlig de engelske — næsten vundet Hævd paa denne Ret; men det skyldes uden Tvivl for en Del den Hensynsløshed, hvormed en stor Part af dem hyppig synes at optræde, set fra en Navigators Standpunkt. Dette bevirker naturligvis, at man saa vidt muligt søger at undgaa dem; men derfra og til at give Sejlskibe Pligt til at vige synes dog at være et Spring. Belært af Erfaringen maa man jo da vente sig en endnu mere »never mind« Navigering fra Trawlernes Side.

Møller,  
Navigationslærer.

De Spørgsmaal, som den ærede Indsender fremsætter med Hensyn til den i Fællesrepræsentationens Aarsberetning omtalte britiske »Order in Council« af 13. Oktober 1910 beror paa en Misforstaaelse. Ligesom den danske Tekst til de internationale Søvejsregler for Tiden findes i ikke færre end fire Anordninger af henholdsvis 22. Januar 1897, 3. Maj 1899, 17. December 1900 og 23. Februar 1906, fandtes ogsaa den tilsvarende britiske Tekst indtil 1910 spredt i flere forskellige »Orders in Council«. Paa det paa-gældende Tidspunkt har den britiske Regering imidlertid fundet det formaalstjenligt rent lovteknisk set at samle de bestaaende Regler sammen til et Hele, og det er dette, der er sket ved det nævnte Aktstykke af 13. Oktober 1910; men det ligger i Sagens Natur, at der ikke ved denne Kodifikation kan være foretaget nogen som helst Ændring i de bestaaende — altsaa samtidig for Danmark gældende — Regler. En lignende Sammenfatning af de i de forskellige Anordninger spredte Bestemmelser staar efter alt at dømme ogsaa for Døren for Danmarks Vedkommende, og det er øjensynlig paa denne Opgave, Fællesrepræsentationens Aarsberetning tager Sigte, idet man anbefaler, at den danske Tekst samtidig bringes saa nær som mulig op ad Originalteksten — det er jo nemlig en bekendt Sag, at der paa enkelte Steder i de danske Bestemmelser findes visse Unøjagtigheder, fremkommen ved mangelfuld Oversættelse; vi skal i saa Henseende henvise til en Redaktionsartikel her i Bladet af 11. Oktober 1906.

En ganske anden Sag er det, at forskellige Landes Domstole eventuelt kan fortolke en og samme Bestemmelse i de internationalt vedtagne Regler forskelligt, eller at forskellige Domstole i et og samme Land endog kan fortolke en og samme Bestemmelse forskelligt. Netop dette er Tilfældet for det særlige Spørgsmaals Vedkommende, som Indsenderen beskæftiger sig med. Hertil kommer, at de internationale Søvejsregler paa andre Punkter, f. Eks. overfor saadanne nyere Fremtoninger som Motorskibe, Sejlskibe med Hjælpemotor og lignende, maaske ikke længere er fuldt ud tidssvarende. At der hersker en forskellig Opfattelse af Søvejsreglerne med Hensyn til Damptrawleres Vejret, er jo tilfulde godtgjort ved, at der foreligger engelske Soretsdomme, som anerkender denne, og tyske Soretsdomme, der gaar i en modsat Retning. Et saadant Forhold er jo i Virkeligheden højt uheldigt og beviser tilfulde, at de internationale Søvejsregler trænger til en Revision, ved hvilken der paa dette og andre Punkter fastsættes tydelige og ufravigelige Regler.

I hvilken Retning disse vil komme til at gaa, skal vi her ingen Mening udtale om, men vi giver den ærede Indsender Ret i, at der ofte vil opstaa Tilfælde, hvor det vil være et Sejlskib umuligt at gaa af Vejen for en Damptrawler, der maaske kommer med en temmelig betydlig Fart, og at det derfor fra Sejlskibsfartens Side maa haabes, at en ubeløst Vejret ikke maa blive Damptrawlerne indrømmet lige overfor Sejlskibe, naar de internationale Søvejsregler bliver taget op til Revision.

I denne Forbindelse skal vi tillade os at henvise til en interessant Udtalelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, i en Skrivelse til Nordisk Skibsrederforening, som vi gengiver andetsteds i Bladet.

-----

Genaabningen af Dardanellerne. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilstillet os følgende Udklip af »The Levant Herald« af 8. ds. vedrørende et »Reglement de sortie«, som er udstedt i Anledning af Dardanellernes Genaabning:

I Overensstemmelse med det tyrkiske Søfartsministerium fastsætter Konstantinopels Havnebestyrelse et »Reglement de sortie« for de Dampere, som afventer Strædets Genaabning for at undgaa den Uorden, som let vilde blive en Følge af en samtidig Gennemsejling af et saa stort Antal Skibe. Der menes at befinde sig ca. 200 Skibe paa den ene Side af Dardanellerne og omtrent halvt saa mange paa den anden Side.

Der vil blive leveret hver Kaptajn et Certificat, som angiver i hvilken Rækkefølge, han er ankommet til Kavak efter Karantenevæsnets Register.

Skibene skal gaa med en Fart af 6 Sm. i Timen og vil naa Gallipoli en Dag efter deres Afsejling fra Kavak.

De afsejler derfra efter deres Nummerorden og beholder denne Orden under hele Sejladsen gennem Strædet.

Den Dag, hvor Tilladelsen til Gennemsejlingen bliver offentliggjort, skal de hejse det Signalfag, der efter den internationale Code svarer til deres Nummer, paa forreste Mast, og beholde det der, til de har passeret Coum-Calé.

Fire Skibe afsejler gruppevis med et Mellemlum af mindst 30 Minutter. I Tilfælde af en for tidlig Afsejling vil Opsynsdamperen modsætte sig denne og telegrafisk meddele Autoriteterne Overtrædelsen. Disse forbyder da Gennemsejlingen, sætter Skibet under Tilsyn for Kaptajns Regning og idømmer det en Bøde af det tredobbelte af Telegrafomkostningerne, hvorhos Kaptajnen bliver fuldt

ud ansvarlig for ethvert Uheld, som maatte blive Følgen af en saadan Ulydighed.

Viseringen af Gennemsejlingspasset vil ikke ske i Strædet, men ved et Orlogsskib, som befinder sig ved Gallipoli.

For at undgaa Vanskeligheder ved Gennemsejlingen, maa de Dampere, der er opankret paa Steder, hvor Strømmen er stærk, lade sig betjene af en Slæbebaad, saaledes at enhver Forsinkelse undgaaes.

Igennem Strædet ved Dardanellerne skal de rette sig efter de Anvisninger, som bliver givet fra det ledsagende Lodsflartøj.

Intet Skib, der venter udenfor Dardanellerne, vil kunne komme igennem, førend alle de Skibe, der er under Gennemsejling, er passeret.

Et Mellemrum af mindst to Timer maa forløbe mellem Afgangen af hver Gruppe paa tyve Skibe. Gennemsejlingen begynder Kl. 8 om Morgenen og vedvarer til Kl. 6 om Aftenen, dog maa kun 60 Dampere passere om Dagen; fra Nummer 1 til Nummer 60 den første Dag; fra Nummer 60 til Nummer 120 den anden Dag; fra Nummer 120 til Nummer 180 den tredje Dag.

Betænkning over Forslag til Lov om Ophævelse af Lov Nr. 64 af 7. April 1899 om Tillæg til Frihavnslov Nr. 44 af 31. Marts 1891, § 5. Folketingets Finansudvalg har med Pedersen-Nyskov som Formand og Jerichow som Ordfører den 21. ds. afgivet Betænkning over Lovforslag om Salg af Arealer tilhørende Kjøbenhavns Havnevesen.

Forslaget gaar ud paa at ophæve § 5 i Loven af 7. April 1899, i Følge hvilken Bestemmelse private ikke uden Lovgivningsmagtens Saantykke kan blive Ejere af Vandarealer eller ved Torkægning eller Opfyldning indvundne Landarealer i Kjøbenhavns Havn. Udvalget kan imidlertid ikke se rettere, end at den fornævnte Lovbestemmelse i og for sig er heldig og kan derfor ikke give Lovforslaget sin Tilslutning, men finder det rettest, at det i Lovbestemmelsen indeholdte Princip opretholdes.

Derimod har Udvalget intet at erindre imod Fuldbyrdelsen af det i de Lovforslaget ledsagende Bemærkninger omhandlede Salg til Det ostasiatiske Kompagni af to Arealer paa i alt 9,772 m<sup>2</sup> af Havnens ved Opfyldning opstaaede Arealer. Ej heller ved Udvalget noget at erindre imod, at der gives en almindelig Salgstilladelse med Hensyn til et større Areal paa henved 230,000 m<sup>2</sup>, hvoraf de fornævnte Arealer udgør en Del, og som er beliggende op til og Sydvest for det Areal paa c. 50 Tdr. Land, med Hensyn til hvilket der gaves Salgstilladelse ved Lov af 20. December 1901.

Udvalget stiller i Henhold hertil Forslag om at give Lovforslaget en ændret Affattelse, indeholdende de ovenfor nævnte Bestemmelser.

St. Thomas Havn. Folketingets Udvalg har den 21. ds. med Birch som Ordfører afgivet Erklæring over det fra Landstinget tilbagesendte Lovforslag angaaende Meddelelse af Koncession paa Udnyttelse gennem Torkægning og Uddybning af et Areal indenfor den dansk vestindiske Ø St. Thomas' Havn.

Et Flertal (Birch, Bjerre, Effersøe, Hammerich, Laust Jensen, Ovesen, Philipsen, L. Rasmussen og Svendsen) indstiller Lovforslaget til uforandret Vedtagelse i den af Landstinget vedtagne Skikkelse.

Et Mindretal (Ivar Berendsen, L. Pedersen og Zahle) kan, efter de Ændringer, Koncessionen nu er undergaaet, og efter Finansministerens Erklæringer i Landstinget, anbefale Lovforslaget til Vedtagelse, idet man i Salen nærmere vil motivere sin Stilling.

Et andet Mindretal (Bang, Hans Nielsen og Sigvald Olsen) fastholder sit principale Standpunkt til Forslaget og forbeholder sig at motivere sit Standpunkt i Salen.

Forslaget blev derefter med 77 Stemmer mod 18 vedtaget af Folketinget og er nu færdigt fra Rigsdagen.

Efter hvad der meddeles, vil Koncessionskonsortiet for Havnen paa St. Thomas efter Pinse holde Møder for at tage Bestemmelse om de forberedende Arbejder til Planens Gennemførelse, og Finansministeren vil antagelig deltage i Konferencerne. Det er Konsortiets Hensigt at søge Sagen gennemført med danske Penge, og der vil blive rettet en Henvendelse til hele det danske Folk om at støtte Foretagendet, saa at det kommer til at staa som et udpræget nationalt dansk Værk, Kapitaltegningen vil blive indrettet saaledes, at selv Indehavere af meget smaa Kapitaler kan komme med i Foretagendet.

Strejke blandt Lægterarbejderne i London. London, 21. Maj. Næsten alle de Arbejdere, der er beskæftiget paa Lægterne paa Themsen, har nedlagt Arbejdet. Man antager, at Antallet af Strejkende i Nat vil være 10,000. Strejken blandt Lægterarbejderne har hittil ikke berørt de Lægterfartøjer, der besørger Kultransporten. Transportarbejdernes Forbund har erklæret, at det vil holde sig neutralt, saa længe Arbejdsgiverne ikke anvender Strejkebrydere. Transportarbejdernes Forbund tæller 100,000 Mand, men det antages almindeligt, at de ikke vil deltage i Strejken, da de fleste af Medlemmerne i lang Tid var arbejdsløse under Kulstrejken.

Generalkonsul Valdemar Faber i London telegraferer til Udenrigsministeriet den 21. ds.:

I Aftes strejkede 5,000 Lægtermænd, og samtidig har Transportarbejderne i Londons Dokker vedtaget at slutte sig til Strejken. Imidlertid løsser den danske Rutedamper dog i Millwall til enkelte ikke strejkende Lægtere, og ellers losses Varerne paa Kajen. Den øjeblikkelige Anledning er aldeles ubetydelig, den egentlige Grund til Strejken ligger langt dybere og gaar tilbage til Forliget i Fjor. Hvorledes Situationen vil udvikle sig, er usikkert, og Muligheden for en almindelig Strejke i Londons Dokker er ikke udelukket. (Ritz. Bur.)

Ændringerne til Lodsloven og Lodslovningsloven, der forleden blev vedtaget i Folketinget, naede den 22. ds. til Behandling i Landstinget.

Efter en kort Forhandling, under hvilken Tvede forlangte Sagen nærmere prøvet, bl. a. med Henblik paa Helsingørs Lodseri, medens Jørgen Berthelsen udtalte, at Behandlingen i Folketinget væsentligst syntes at have haft Lodsernes, men i ulige ringere Grad Skibsfartens Tarv for Øje, henvistes Forslagene til et Udvalg paa elleve Medlemmer. Til Trods for, at Samlingen nærmer sig saa stærkt sin Afslutning, skal der dog være en svag Mulighed for, at Sagen kan blive færdig inden Hjemsendelsen.

Overretsdøm. Viborg, 20. Maj. Viborg Overret paadømte i Dag en Sag mellem Aktieselskabet Svitizers Bjerningsentreprise og Handelsfirmaet Cloos & Co. i Frederikshavn, som Repræsentanter for Føreren af Skonerten »Anna» af Marstal, der om Aftenen den 28. November 1910 strandede udfør Bangsbo Strand og den følgende Dag bjergedes af Svitizers »Kattegat», hvorefter Aktieselskabet gjorde Fordring paa 8,000 Kr. i Bjergeløn, medens Firmaet paastod Betalingen nedsat til 2,000 Kr. Skonertens Værdi var 32,000 Kr. Overretten stadfæstede Frederikshavns Sorets Dom, der havde fastsat Bjergelønnen til 3,500 Kr., og tilpligtede endvidere Cloos & Co. til at betale 212 Kr. som Omkostninger ved en Overskøns-Forretning. (Ritz. Bur.)

Burmeister & Wains Plan, der for Tiden behandles af den ministerielle Delegation, gaar i Følge »Riget« ud paa Anlæg af en Fabriksby, beregnet til c. 10.000 Indbyggere paa Værftets Grund. Fra Burmeister & Wains Side er alle Detaljer udarbejdet med Anvisning af, hvor Byen skal ligge, hvor Sporvejs-og Gadeanlæg og Forretninger faar deres Plads o. s. v.

Skibsfarten paa Archangelsk. Det danske Konsulat i Archangelsk telegraferer d. 20. ds. til Udenrigsministeriet: Isgangen er forbi.

Paa Grund af Pinsedagene udkommer *Dansk Sofartstidende* kun én Gang i den kommende Uge, nemlig Torsdag den 30. ds.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 120/1911, afsagt den 30. December 1911. A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft mod Kjøbenhavns Skibsvandforsyning ved Kaptajn J. C. Monies.

I Foraaret og Sommeren 1911 foretog Citanterne, A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, et Reparationsarbejde paa den de Indstævnte, Kjøbenhavns Skibsvandforsyning ved Kaptajn J. C. Monies, tilhørende Damphaad »Victoria«, og da de Indstævnte ikkun har betalt en Del af det dem af Citanterne i Anledning af dette Arbejde afkrævede Beløb, har Citanterne under nærværende Sag paastaet dem tilpligtet at betale Restbeløbet Kr. 155.45 tilligemed Renter deraf indtil Betaling sker.

Det fremgaar af Sagen, at da Baaden overgaves Citanterne til Reparation, havde den en Del Lækager ved Siden af Kolen saavel for som agter, og at disse Lækager ikke er udbedret, saaledes at Baaden stadig trækker Vand. Idet de Indstævnte under Henviisning hertil har gjort gældende, at Reparationen har været mangelfuld, og at Reparationsregningen derfor maa nedsættes med et Beløb, svarende til Omkostningerne ved paany at hæve Baaden og lætte den i Bund, hvilke Omkostninger de har anslaaet til at andrage omtrent samme Beløb, som det under Sagen indtalte, har de paastaet sig frifunden for Citanternes Tiltale.

Ved de under Sagen fremkomne Oplysninger maa det anses godtgjort, at Citanterne, medens Baaden var under Reparation og endnu henstod paa Beddingen, har meddelt de Indstævnte, at det, for at de ommeldte Lækager kunde tættes, var nødvendigt, at Beddingssvognen fjernedes og Baaden klodsedes op, men at de Indstævnte under Hensyn til, at Reparationen da vilde tage noget længere Tid end af dem oprindelig paaregnet, modsatte sig denne Foranstaltning.

Herefter findes det imidlertid at maatte tilskrives de Indstævnte selv, naar Baaden stadig lækker, og de, der ikke har kunnet fremføre noget til Støtte for et af dem fremsat Anbringende om, at Betalingen for det oftommeldte Tætningsarbejde findes medoptaget under en af Posterne paa den af Citanterne tilstillede Regning, vil saaledes være at tilpligte at betale Citanterne det indsogte Beløb tilligemed Renter deraf som paastaet, hvorhos de endvidere findes at burde godtgøre Citanternes Sagens Omkostninger med Kr. 5.45.

## Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

### Damptrawleres Vejret.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Nordisk Skibsrederforening modtaget følgende interessante Udtalelse om dette Spørgsmaal:

Dansk Sejlskibsrederi-Forening skal i Anledning af det rejste Spørgsmaal om Sejlskibes Vejret overfor Damptrawlere, der har Trawlen ude og fører de paabudte Dags- og Natsignaler, tillade sig at udtale:

Man kan fuldt ud slutte sig til Nordisk Skibsrederforenings Udtalelse om, at den nuværende forskellige Opfattelse af Sovejsreglerne i det omhandlede Spørgsmaal er højst uheldig, og at der snarest burde indføres Bestemmelser, der klart og tydeligt fastslog, hvem der har Vejret, og hvem der har Vigepligt. Endvidere er man enig i, at der ikke af Sovejsreglerne kan udledes nogen anden Forstaaelse end den, at Sejlskibe ikke har Vigepligt overfor Damptrawlere, der ligger med Trawl ude og fører Signaler, som tilkendegiver dette.

Artk. 26 omhandler kun Forholdet mellem Sejlskibe, der er let, og Sejlfartøjer eller Baade, der fisker med Net eller Liner eller Trawl, men den nævner ikke Damptrawlere, og netop derved at de ikke er nævnt, stilles de i et Modsætningsforhold til Sejltrawlere og absolut ikke i et Lighedsforhold. Ordet »Damptrawler« er, som bekendt, ikke nævnt i Sovejsreglerne, og der er saaledes heller ikke givet dem nogen særlig Vejret fremfor almindelige Dampskibe, og da der tilmed i Sovejsreglernes »Almindelige Bestemmelser« siges: Under Ordet »Dampskib« skal indbefattes ethvert Skib, der fremdrives med Maskineri, saa tyder dette paa, at Damptrawlere er at betragte som almindelige Dampskibe, saa meget mere som der intet Sted i Reglerne gores Forskel paa »Dampskib« og »Dampskib, der fisker«, med Hensyn til Vejret eller Vigepligt.

Naar derfor den engelske Dommer i den af Foreningen nævnte Sag, Dampskib »Easington« mod Dampskib »Ragnhild« (*Dansk Sofartstidende* Nr. 71/1911), er kommet til et andet Resultat, da skyldes dette, saa vidt man kan se, at han har dømt ud fra ganske forkerte Forudsætninger.

Dommeren udtaler bl. a.: »idet Trawleren manglede Evnen til at manøvrere, og dens trefarvede Lanterne gjorde det til en Pligt for andre Skibe at holde af Vejen for den.« Begge Dele er lige fejlagtige, thi en Damptrawler mangler ikke Evnen til at gaa af Vejen og da ganske særligt ikke overfor et Sejlskib, og det kan ikke af Sovejsreglerne udledes, at den trefarvede Lanterne giver en Damptrawler Vejret.

Artk. 4 omhandler Skibe, der paa Grund af et eller andet Uheld ikke er under Kommando, og Skibe, der er i Færd med at udlægge eller optage et Telegrafkabel, og bestemmer, hvilke Lys og Signalfigurer disse Skibe skal føre, samt at Signalerne af andre Skibe skal betragtes som Signaler for, at det Skib, der viser dem, ikke er under Kommando og derfor ikke kan komme af Vejen. Dette er klart og tydeligt, men skulde Damptrawlerens trefarvede Lanterne og dens Dagsignal betyde, at den er uden Kommando, og at der skal indrømmes den samme Vejret som de i Artk. 4 a og b nævnte Skibe, da maatte Sovejsreglerne fornuftigvis nævne dette, hvilket ikke er Tilfældet.

Angaaende Spørgsmaalet, om det for den almindelige Sikkerhed paa Soen vil være rigtigt at indrømme Damptrawlere, der har Trawlen ude, en Vejret overfor Sejlskibe, da maa man paa det alvorligste advare mod et saadant Skridt, thi en Damptrawlers Manøvrerevne, selv med Trawlen ude, vil i Almindelighed være større end

en Sejlers, og det vil kunne føre til uberegnelige Konsekvenser at paabyde det mindst manøvredygtige Skib Vigepligten.

Det skal dog indrømmes, at i det Øjeblik en Damptrawler sætter Trawlen i Vandet eller hiver den ind, er den for en Del hindret i sin Manøvreve, men under disse Forhold er der intet i Søvejsreglerne, der forbyder den at hejse de for Skibe uden Kommando paabudte Signaler.

Disse Damptrawlere er paa Grund af deres ofte hensynsløse Navigering, særligt i Nordsøen og tilstødende Farvande, en meget stor Fare for Sejlerne, men der vilde ingen Grænser blive for deres Hensynsløshed, hvis der gaves dem Vejret.

Et andet Moment er Erstatningspligten i Kollisions-tilfælde mellem Sejlere og Damptrawlere. Gaar man nemlig ud fra, at Sejlerne nu har Vejretten overfor Damptrawlerne, da vilde Erstatningspligten, hvis dette blev forandret, blive flyttet fra Damptrawlerne og over paa Sejlerne, naar ikke særlige Forhold gjorde sig gældende.

Som foran udtalt, finder man det ønskeligt, at Søvejsreglerne i det paagældende Punkt affattes mere tydeligt, men man maa paa det bestemteste fraraade, at der gives Damptrawlerne en Vejret overfor Sejlerne.

## Fragtmarkedet.

Den i vor forrige Beretning skildrede Fasthed saavel for udadgaende som hjemadgaende holder sig frendes, ja i flere Retninger er der endog yderligere Fremgang at konstatere. Navnlig Kulfragterne til Middelhavet har været stigende for prompt Tonnage, og for at nævne et Par Eksempler skal vi anføre, at der fra Cardiff eller Newport betalles 13/ til Havne som Genua, Livorno etc., 14/3 Venedig, 14/6 Brindisi, Fres. 14 $\frac{3}{4}$  à 15 Marseille, 12/6 Port Said. Fra Tynen eller Blyth sluttedes der bl. a. til 12/ à 12/6 Genua, 12/ Barcelona, c. 6/ Kronstadt, 6/3 Petersborg. Alle disse er ganske fortrinlige Rater, og da Hjemfragterne baade fra Sortehavet, Middelhavet og Østersøen er paa et lønnende Niveau med et rigt Udvalg af Laster, maa Skibene nødvendigvis tjene godt. Der er ogsaa et godt Begær efter store Baade fra Østen, hvorimod La Plata Købmændene de sidste Dage har vist lidt mindre Lyst til at fragte paa Grund af Meddelelser om ugunstige Vejrforhold, men der sluttes dog helt hen til August og September Lastning. Glædeligt er det at se, at der fra U. S. kommer mere og mere Efterspørgsel, hvorimod Tonnage er forholdsvis knap. Dette ses bedst af en Befragtnings som 3/ pr. Qr. til Rotterdam fra Filadelfia for en Maj Baad paa 25,000 Qrs. Et sikkert Barometer for Markedet er ogsaa det store Begær for Baade paa Timecharter, for hvilken Forretning Tendensen er fast og opadgaende, saavel for korte som for længere Perioder. Genaabningen af Dardanellerne har bragt mere Liv i Sortehavsbefragtningen, og det er den Omstændighed, som igen strammer det østindiske Marked. Alt ialt kan Situationen paa Fragtmarkedet kun betegnes som værende særdeles fin for Øjeblikket, og der er ingen Tegn paa noget Omslag i nær Fremtid. Fra Østersøen noteres der nu daglig ny Ladninger, og da Sejlsadsen paa Hvidehavet og de kanadiske Træpladser nu ogsaa er kommen i Gang, bliver Tonnagen mere og mere fordelt. Den i vor forrige Beretning omtalte Strejke i Methil blev bilagt i Søndags, men der er nu udbrudt en Strejke i London, som ser nok saa alvorlig ud for de Skibe, der er saa uheldige at komme til denne Plads. For Befragtninger i de forskellige Markeder i Ugens Løb henviser vi til følgende:

**Øst e n.** Filippinerne/Marseille/U. K. eller Kontinentet 39/3, Coprah Basis, 5.—20. Juli. For Bonner fra Vla-

divostock til U. K. eller Kontinentet er betalt 33/ pr. August. For Ris fra Rangoon til Hamburg 32/6 pr. Juni, Liverpool 32/ (ren Ris) pr. Maj/Juni. Saigon/Marseille 33/6 for 3,500 Tons Ris, option Haiphong og Saigon 35/, 25. Maj—10. Juni. — For Kærner fra Madras Kysten til Marseille er betalt 35/, med 300 Tons uskallede 50/ (÷ 5 pCt.), pr. 20.—31. Maj. Bombay/Dunkerque 27/6 Dødvagtbasis, Maj. Fra Kurrachee er der betalt til U. K. eller Kontinentet 21/6 à 22/ O. C. pr. Juni/Juli, Antwerpen direkte 21/9, Dunkerque 24/, Juni. Sukker fra Java til Marseille, U. K., Kontinentet eller U. S. 32/6 i Sække, 34/6 i Maatter, Juni.

**Sortehavet etc.** Korn Kherson, Nikolajeff eller Odessa/Rotterdam 12/9, prompt, Novorossisk/Marseille Fres. 16 Dødvagtbasis, Juni. Fra Sulina betalles 14/ N. C. eller »any«, 14/6 Hamburg, option Danmark 16/ Basis én Lossehavn, primo Juni. Azow/Rotterdam 14/, Emden 14/3. Weseren eller Hamburg 14/6, pr. Maj—Juni.

**Middelhavet.** Bonner Cypern/Port Vendres Fres. 20 pr. Juni. Svovl én Plads Sicilien/tre Pladser Finland 12/ (3.900), Cete Fres. 8 $\frac{1}{2}$  (2.000), Trapani/Stockholm 12/ (4.600), Fosfal Tunis/Bordeaux 10/6, alt pr. prompt. Eris Karthagen/Middlesbro 7/7 $\frac{1}{2}$  à 7/9, Bougie/Middlesbro 7/3, Larmes/Emden 7/9, Talanta Kanalen/West Hartlepool 8/, Algier/Tyne Dock 6/6, Fra Bilbao 4/9 til Cardiff, 5/9 Middlesbro eller Glasgow.

**Nordamerika.** Korn Filadelfia/Avonmouth, Antwerpen eller Rotterdam 2/9, Maj—Juni, Filadelfia/Rotterdam 3/ (25.000 Qrs.), pr. Maj, Montreal/U. K. eller Kontinentet 2/10 $\frac{1}{2}$  pr. Juni. Kul Baltimore/Aleksandria 17/, Juni. Norfolk/Rio Janeiro 19/3 med 300, 18/6 med 500 Tons Losning, Virginia/Aleksandria 19/6, prompt. Petroleum New York/Brasilien, Basis 27 Cents én Havn, Juni. Deals St. John N. B. eller Herring Cove/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 50/, Miramichi Lastning 53/9, slut Juni. Fra Gollen betalles for Tommer 110/ Cardiff og Swansea (Losning begge Pladser), 106/3 til Troon, Ayr eller Greenock (to Lossehavne). Der er et godt Begær efter Baade paa Timecharter for amerikansk Regning, og der betalles 7/3 à 7/6 for Rejser over fra U. S. til Evropa, c. 6/ for Fart paa Østkysten og Vestindien, 4/6 à 5/ Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

**Sydamerika.** San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 31/3 à 33/3 O. C. for meget prompt, 27/6 à 30/ pr. Juni, c. 24/ pr. Juli, c. 23/6 pr. primo August, alt med 6 d. Reduktion for direkte Havn. Fra Bahia Blanca betalles for 4.000—7.000 Tons Baade 30/ à 32/6 for Havre til L. H. A. R., ingen Reduktion for direkte Havn.

**Østersøen.** Petersborg 1/1 $\frac{1}{2}$  Hvedebasis London eller Rotterdam, Mk. 23—24 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, 28/ à 29/ Kortprops til Østkyst Kulhavn, Fres. 40 Langprops, Fres. 38 Kortprops til Ghent eller Brügge. Fra Riga kan faas 27/ pr. Favn Kortprops til Grangemouth, 23/6 à 24/ D. B. til London eller Grimsby, Hll. 12 $\frac{1}{2}$  à 13 Holland, Fres. 31 Antwerpen, 33 Ronen, 45—46 St. Nazaire. Korn fra Libau eller Windau fragtedes til 1/0 $\frac{3}{4}$  à 1/1 $\frac{1}{2}$  London, 1/2 $\frac{1}{4}$  Antwerpen. For Sveller hydes 8/ til Tynen. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til Rotterdam. Blandt Afslutningerne fra Botlen nævner vi Umeå og Hernösand/Waterford 33/ D. B. og Floorings. Brahestad/Vest Hartlepool 32/ pr. indtagen Favn Kortprops, Råfsö/Ghent Fres. 37 D. B. B., Wiborg/Terneuzen Fres. 39 pr. Favn Props. Alle Maj/Juni. For Bjælker etc. fra Sydfinland til Aleksandria noteres Fres. 78—80 pr. Juni—Juli.

**Kulfragterne.** Fra Cardiff eller Newport 9/6 Lissabon (2.200), 9/ og 10/ Oporto (2.000 og 950 resp.), Fres. 14 Algier, 13/ Genua eller Livorno, 14/ à 14/3 Venedig, 12/6 Port Said, 10/9 Las Palmas (4.200) 11/ Madeira (3.300), 11/6 Cap Verde (4.000), 16/7 $\frac{1}{2}$  Rio Janeiro (9.000), 19/ à 20/ River Plate (5.000—5.500), 24/ Santa Fe (4.800). Fra Østkysten sluttedes der til 6/ Abo eller Hel-

(Fortsættes Side 314.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Frys Synsvide er anført for en Øjeløje af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m) Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1154. »Thyborøn« Lys- og Fløjtebøje ombyttet med Fløjtebøje.** Foretaende Fyrning af Tønden. Thyborøn. »Thyborøn« Lys- og Fløjtebøje er ombyttet med »Frylbøje« Fløjtebøje. 56° 42' (55°) N. Br. 8° 10' (42°) Ø. Lgd.

Naar Lys- og Fløjtebøjen er udlagges i August 1912, forandres samtidig dens Be-liggenhed saaledes, at Tønden kommer til at ligge i 18 m Vand paa 56° 43' (00°) N. Br. 8° 10' (00°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 158 og 180. Danske Lods, Side 109. Havne-Lods, Side 140. Fyr.-Fort., Nr. 54. Sømil-Fort., Side 12).

**1155. »Slide-Ron« Lystønde inddraget for Sommeren.** Læsø S. Kattegat. »Slide-Ron« Lys-tønde er inddraget for Sommeren. (Se Danske Lods, Side 233 og Fyr.-Fort. Nr. 117). 57° 06' (55°) N. Br. 11° 02' (09°) Ø. Lgd.

**1156. Nat-Skydeøvelser.** Farvand midlertidig spærret. Samsø Ø. og V. Kattegat. For-uden paa de i »E. i. S.« Nr. 950, 1912 bekendtgjorte Tider afholdes tillige Nat-Skydeøvelser i Farvandet saavel Ø. som V. for Samsø fra den 24de Juli til den 24den August samt fra den 20de til den 25de August d. A., samtlige dage inklusive.

Skydepladsen V. for Samsø begrænses mod N. af en Linie i Ø.—V. gennem Vageren med hvid Stage og en nedadvendt Koste ved Svane-Grund NNV—Spids, mod Ø. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og I. Kust ved Svane-Grund Ø.—Ende, mod S. af en Linie i Ø. A. gennem Endelave N.—Pynt og mod V. af Linien fra Endelave N.—Pynt til Vageren med hvid Stage og I. nedadvendt Koste ved Svane-Grund NNV—Spids.

Skydepladsen Ø. for Samsø begrænses mod N. af en Linie i Ø.—V. gennem Vageren med hvid Stage og 2 nedadvendte Koste i Lindholm-Dykh, mod Ø. af en Linie i N.—S. gennem Hatter-Baru Lystønde, mod S. af en Linie i ØSØ.—VNV. gennem Stalholj-Hage og mod V. af en Linie i N.—S. gennem Lindholm V.—Pynt.

Naar Skydning finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskaster i Virksomhed, og andre Skibe advares mod, paa de anførte Tider, at komme ind i de nævnte Farvande.

Svane-Grund. 55° 50' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd. Lindholm. 55° 56' N. Br. 10° 43' Ø. Lgd.

**1157. Skydeøvelser udlagt.** Tunn-Knob S. Samsø V. Kattegat. S. for Tunn-Knob er udlagt 2 Række Vagere til Brug ved Skydeøvelser. Tunn-Knob: 55° 58' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd. **1158. Fundament til Fyr paa Plads.** Korsør. Store-Bælt. Fundamentet til Korsør Vinkel-fyr er sat paa Plads. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Fundamentet. 55° 19' (50°) N. Br. 11° 07' (10°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 162, 163, 220 og 221. Danske Lods, Side 336. Havne-Lods, Side 74. Fyr.-Fort. Nr. 258 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1039. Kjøbenhavn 1912.)

**1159. Havn aabnet. Fyr tændt.** Rødhy. Lolland S.-Kyst. Østersøen. Rødhy Havn er aabnet for Skibsarten og følgende Fyr er tændt: 1) Paa det ØSØ-lige Ydermolelovet; et grønt, fast Fyr. Linsapparat. Flammens Højde: 6 m. Synsvide og Lysevne: 3 Sm. Rundt Jern-taarn. 2) Paa det NV-lige Ydermolelovet; et rødt, fast Fyr. Linsapparat. Flammens Højde: 6 m. Synsvide og Lysevne: 4 Sm. Rundt Jern-taarn. 3) Paa hver af de 4 Indermolelovet: en hvid, fast Lanterne. Flammens Højde: 5 m. Fyrpøle.

SØ-lige Havnefyrt: 54° 39' (10°) N. Br. 11° 21' (00°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 235 og 243. Danske Lods, Side 416. Havne-Lods, Side 118. Fyr.-Fort., Nr. 344 A, B og C.)

**1160. Vrag rapporteret.** Bornholm V. Østersøen. Foreren af Damperen »Thor« rappor-terer, at han den 14de Maj 1912 har passeret en Skibsmast c. 1½ m over Vandet, 11 Sm V. t. N. ¼ N. fra Ronne. Masten antages at være fast i et Vrag. Ontrentlig Plads: 55° 07' N. Br. 14° 23' Ø. Lgd.

af First Point og N. 31¼° V. fra Braut Point Fyr, der ligger paa 41° 17', N. Br. 70° 05' V. Lgd.

**1168. Tønder inddraget.** New York Lower Bay. De sort og hvid vandret stribede Spir-tønder North og South Cable, der ligger V. t. S. for Romer Shoal Fyr, er inddraget. Fyret: 40° 30', N. Br. 74° 00', V. Lgd.

**1169. Tønder udlægges.** Newark Bay. New Jersey. Ontrent den 24de Maj 1912 ud-lægges følgende vandret stribede Spir-tønder i Newark Bay: 1) Middle Ground South S. 44½° V. fra Central Railroad of New Jersey Bridge Ø.—Ende og N. 73° V. fra Bergen Point Fyr. 2) Middle Ground North henholdsvis S. 56° V. og N. 24½° V. fra samme Punkter. Bergen Point Fyr: 40° 38', N. Br. 74° 08', V. Lgd.

**1170. Ledefyr forandres.** Maurice River. Delaware Bay. Ontrent den 5te Juni 1912 forandres Maurice River Ledefyr saaledes: Bagfyret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 2 Sek. Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 9 m. Forfyret til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,3 Sek. Flammens Højde: 4,5 m. 39° 13' 09" N. Br. 75° 02' 46" V. Lgd. Begge Fyr er ubevogtet.

**1171. Tønde udlagt.** Newtown Neck. St. Clement Bay. Chesapeake Bay. Newtown Neck Spir-tønde er udlagt i 4,5 m Vand, S. 2° V. fra Kantten af Long Point, S. 79° V. fra Kantten af Kaywood Point og N. 83° Ø. fra Blackstone Island Fyr, der ligger paa 38° 12', N. Br. 76° 44', V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**1192. Tønder udlagt.** St. Andrews Bay. Florida. I St. Andrews Bay er udlagt følgende Tønder: 1) Davis Point Turn Spidsstønde 6 i c. 5,5 m Vand, S. 11° V. fra Kantten af Davis Point og N. 50° V. fra St. Andrews Bar Forfyr. 2) Buena Vista Shoal Spidsstønde 8 i c. 3 m Vand, N. 4¼° Ø. fra Kantten af Courtney Point og S. 56½° Ø. fra Kantten af Dyers Point. 3) Bear Point Shoal Stumpstønde 17 i c. 3 m Vand, S. 89° V. fra Buena Vista Point høje Kant og N. 28° V. fra Kantten af Courtney Point. St. Andrews Bar Forfyr: 30° 03', N. Br. 85° 37', V. Lgd.

**1193. Ledefyr tændt.** Gulfport Channel. Mississippi Sound. Mississippi. 2 hvide, faste Ledefyr er tændt ved Gulfport Channel. Forfyret staar N. 36° V. fra Ship Island Fyr og N. 27½° Ø. fra Cat Island Fyr. Bagfyret staar N. 36° V. fra Forfyret. Fyrene tjener kun til at lede gennem den gravede Kanal fra Indløbet til Fyr Nr. 10. Cat Island Fyr: 30° 13', N. Br. 89° 09', V. Lgd.

**1194. Grund forges efterøgt.** Santa Cruz del Sur. Cuba S.-Kyst. Revet S. for Santa Cruz del Sur, paa hvilket den danske Damper »St. Croix« rapporterede at have stødt i 1904, er forges efterøgt. 20° 23' N. Br. 78° 18' V. Lgd. Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 886. Kjøbenhavn 1904.)

**1195. Ledebæker onført.** Fyr tændt. St. Ann Bay. Jamaica N.-Kyst. Paa S.-Kysten af St. Ann Bay er onført 2 Ledebæker, hvis Beliggenhed ikke er givet. Fra hver af Bækkerne vises et rødt, fast Fyr, holdte overet i S. 10° V. Leds. de midlfarvands ind i Bugten. Custom House: 18° 26½', N. Br. 77° 13½' V. Lgd.

**1196. Bæker nedlægges.** Mayaro Bay. Trinidad Ø.-Kyst. Ontrent den 1ste Juni 1912 nedlægges de 3 Par Ledebæker, som fører klar af Tourmaline Shoal og som staar ved: 1) The Magistrate's House, 10° 18½' N. Br. 60° 59½' V. Lgd., 2) The Boat House, 3) Doyl's Shop.

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**1197. Lys, Klokke- og Fløjtebøje endnu ej udlagt.** San Antonio Bank. Bahia. Bra-silien. Den hvide Spidsstønde ved N.-Enden af San Antonio Bank ligger endnu ude, da Lys-, Klokke- og Fløjtebøjen ikke er udlagt. 13° 01½' S. Br. 38° 31½' V. Lgd. (Se »Efterret-ninger for Søfarende« Nr. 2698. Kjøbenhavn 1909.)

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1198. Fyr tændt.** Lystønde inddraget. Neapel. Italien. Det grønne Fyr med En-For-mørkelser paa S.-Enden af det ny krumme Dige ved Neapel Havn er nu tændt og Lystønden, som viste grønt Lys og laa ved Enden af dette Dige, er inddraget. Havnen: 40° 50', N. Br. 14° 15', Ø. Lgd. Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 785. Kjøbenhavn 1912.)

**1199. Fyr forandret.** Sciaccia. Sicilien S.-Kyst. Fyret paa Yderenden af Balgebyrøden ved Sciaccia Havn viser nu grønt Lys med En-Formørkelser hvor 7,5 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2,5 Sek. Synsvide: 5 Sm. 37° 30' 09" N. Br. 13° 04' 56" Ø. Lgd.





1200. Lystønde midlertidigt inddraget. Punta della Maestra. Italiens Ø-Kyst. Lystønden, som ligger ud for Punta della Maestra Fyr, er inddraget indtil videre. Fyret: 44° 58' N. Br. 12° 28' Ø. Lgd.

1201. Oplysning om Lystønder. Mariupol. Taganrog Gulv. Rusland. Ved Mariupol ligger der nu følgende røde Tønder: 1) Ved V-Kanten af Indløbet af Kanalen, der fører fra Søen til Mariupol Havn en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3. Sek., Lyn 0.3 Sek., Mørke 3 Sek. 47° 05' N. Br. 37° 35' Ø. Lgd. 2) Ved V-Kanten af Indløbet af Kanalen, der fører fra Søen til Havnen ved Shtozova Dal, c. 5/4 Sm fra Havneindløbet, en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 0.3 Sek., Mørke 3.5 Sek. 3) Ved V-Kanten af den under 2 nævnte Kanal, c. 2 Sm fra Havneindløbet, en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3.5 Sek., Lyn 0.3 Sek., Mørke 3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 477. Kjøbenhavn 1912.)

1202. Fyr tændt. Advarsel. Novo-Nikolajevskaja. Taganrog Gulv. Azovske Hav. I Novo-Nikolajevskaja paa N-Kysten af Taganrog Gulv er tændt to hvide, faste Fyr, som man advares mod at forveksle med »Pestschan« Fyrskibets Fyr. Novo-Nikolajevskaja: 47° 07' N. Br. 38° 05' Ø. Lgd.

1203. Belysning forandres. Arrière-port de l'Algha. Algier. I Løbet af 1912 tændes følgende 2 midlertidige Fyr paa Hovederne af Træmolerne ved Indløbet til Arrière-port de l'Algha:

1) Paa det Ø-lige Hoved 1 grønt, fast Fyr, der lyser ind over Havnen fra Lystønden, som ligger ud for Agha Mole (under Bygning) og som flyttes efterhaanden som Arbejdet skrider frem, indtil N. 21° V. Flammens Højde: 11 m. Lysevne. 5 Sm. 36° 46' 06" N. Br. 3° 05' 37" Ø. Lgd.

2) Paa det V-lige Hoved 1 hvidt og rødt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 35° Ø. gennem S. til S. 46° V., rødt over Resten af Horisonten. Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 10 1/2 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys. 36° 46' 04" N. Br. 3° 05' 31" Ø. Lgd. Fyrene kan være tændt til Forsøg.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

1204. Tønde inddraget. Sabang-Basi. Sumatra N-Kyst. Den hvide Spidsønde NV. for Soengrei Panlujer, 1020 m S. 74° Ø. fra Fyret paa Masam Huk, er permanent inddraget. 5° 53' N. Br. 95° 19' Ø. Lgd.

1205. Oplysning om Grund. Pass Henrietta. Bais d'Halong. Fransk Indo-Chine. 4. m Grund, 14 Kbl N. 8° Ø. fra Youyou i Passe Henriette ligger i Virkeligheden 10.3 Kbl N. 23° Ø. fra Youyou og har 4.8 m Vand. Omtrentlig Plads: 20° 47' N. Br. 107° 09' Ø. Lgd.

1206. Stormvarsel. Vladivostok. Sibiren. Stormsignaler for at en Tyfon nærmer sig de japanske Farvande gives nu i Vladivostok fra Masten ved Marinestabens ny Bygning. Signalerne gives med 2 Kegler eller 2 grønne Lanterne (den ene 3/4 m over den anden). Nærmere Oplysninger findes opslaaet ved Indgangen til Bygningen. 43° 06' N. Br. 131° 53' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1207. Havnessignaler. Frankrig, Algier og Tunis. Der er vedtaget et Signalsystem for Adgangen til og Afgangen fra franske Havne. Signalerne deles i følgende 3 Dele: I. Det er forbudt at staa ind i Havnen. II. Det er forbudt at forlade Havnen. III. Det er forbudt saavel at staa ind i som at forlade Havnen.

Specielle Havnessignaler, som gælder Besejlingen af Havnene, vedbliver at staa ved Magt. De ny Signaler gives enten efter Serie A eller efter Serie B. Det vil blive bekendtgjort, naar de ny Signaler træder i Kraft og hvilken Serie, der er vedtaget for hver Havn.

Serie A.

I) gives om Dagen med en vandret Arm med en Skive paa Enden, stillet tværs paa Skibenes Rønde, om Natten med 3 røde Fyr, i samme lodrette Linie og Midterfyret midt imellem de andre.

II) gives om Dagen med 3 sekskantede Balloner eller Skiver i samme lodrette Linie, om Natten med 3 grønne Fyr i samme lodrette Linie og Midterfyret midt imellem de andre.

III) gives om Dagen med en vandret Arm med en Skive paa Enden, stillet tværs paa Skibenes Rønde, og 2 sekskantede Balloner eller Skiver i samme lodrette Linie under Armeen, om Natten med et grønt Fyr midt imellem 2 røde i samme lodrette Linie.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Maj 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	107 1/4 - 107	107	107 1/4
Danmark	109 - 108 3/4	109	109 1/4
Norden	109 3/4 - 110	109 3/4	110
København			
Carl	109 - 1/3	109	109 1/2
Dannebrog	106 - 106 1/4	106	106 1/4
Skjold	95 - 94 3/4	94 3/4	95
Urania	28 - 1/4	28	28 1/4
Union			
Dampsk. af 1896	107 - 1/4	107 1/4	107 1/2
Højmdal	111 - 110 3/4	110 3/4	111
Østasiatiske	132 - 131 3/4	132	132 1/4
Østersøen			
Nordøen		12 1/2	14
Gorm	109 1/2	109 1/2	109 3/4
Torm	110 - 109	109	109 1/4
Inga			
Cimbria	98 1/2	98	100
Vesterhavet		150	170
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab		42	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	57 - 56 3/4	57	57 1/4
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask. Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			92
3 1/2% uops. Stats.		90	85 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		85	89 3/4
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.		89 3/4	91 3/4
4% - - - - - Serie..	94 1/2		94 3/4
4% - - - - - 1.			96 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.		89 1/4
4% - - - - - 2.			93 3/4
3 1/2% Landkreditk.	7.		83
4% Østift. Kreditf.	9.		93 3/4

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			149 3/4	151
Privatbank	109 - 1/4 - 1/2		109 1/4	109 1/2
Landmandsbank	133 1/2		138 1/2	138 3/4
Handelsbank	139 - 138 3/4		138 3/4	139
Grundejerbank	15 1/4		14 3/4	15
Burm. & Wain	108 1/2 - 108		108	108 1/4
Helsingør Jærnsak.			96 3/4	98 1/2
Sukkerfabr.	301 1/2 - 301-300 3/4		300 1/2	300 3/4
Bryggeri Aktier	195 1/4 - 1 - 196		195 1/4	195 1/2

Vekselkursen d. 22. Maj 1912

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.20	18.16
Paris	72.16	
Amsterdam	151.00	
Wien	75.65	

Notering paa Berlins Børs d. 22. Maj 1912.

Russiske Noter	215.70
4% Russiske Consols	90.70
3 1/2% - Boden Kredit	88.00
5% Mexikanske 1899	99.40
5% Rumønske Stats	101.10
4% - - - - - 1890	94.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 242,000, „Danmark“ 332,000, „Norden“ 258,000, „Carl“ 156,000, „Dannebrog“ 152,000, „Skjold“ 256,000, „Urania“ 46,000, „Dampskib. af 1896“ 130,000, „Heimdal“ 122,000, „Gorm“ 120,000, „Neptun“ 182,000, „Dansk-russisk“ 156,000, „Østasiatisk“ 106,000.

Møller & Rée, Bankforretning, 16. Ved Stranden.

## Serie B.

I. gives om Dagen med I rødt Flag, om Natten med I rødt Fyr.  
 II. gives om Dagen med I grønt Flag, om Natten med I grønt Fyr.  
 III. gives om Dagen med I rødt Flag, over et grønt Flag, og om Natten med I rødt Fyr over I grønt Fyr.

**1208. Blokadestemmelser for Den Rhodiske. Italien.** I tidligere Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den italienske Regering den 4de Maj d. A. erklæret Blokade for den Rhodiske, dog snarledes at Afdelingen til Byen Rhodos stadig er fri paa de nærmere Betængelser, som fastsættes af de militære Autoriteter.

**1209. Forsigtighed tilraades ved Besøgningen af tyske Kystværvaende.** 1) Ved Manøvrer, reguleringslige Øvelser eller af andre Grunde kan det blive nødvendigt helt at forbyde Skibe Afdelingen til eller Afdelingen fra tyske Flodmundinger og Havne, eller at gøre denne alene gyldig at særlige Betængelser.

2) I sandt og ret vil være et Varselsignal fra et i opfølgende Sted: om Dagen 3 røde Flag, om Natten 3 røde Lanterner (i samme lodrette Linie).

3) Det samme Signal vises fra Værtskibene, som tillige kan føre Lødsflag.

4) Alle Skibe, som kommer ind i eller forlader tysk Søterritorium, skal gøre Lødsignal straks, naar de observerer Varselsignalet og afvente Vagt- eller Lødsflagets Ankomst. Skibe, der vil leve ind i Jade, Weser, Elben eller Eider, skal anholde et Punkt, der ligger 3 Sm. N. fra Helgoland. De faar der nærmere Sejlsanvisninger fra Marinens Værtskibe. Gives Varselsignal om Natten tilraades det at ankre uden for Søterritoriet eller at blive i Havnen.

5) Ved Prajzen eller Signalskud fra Værtskibe skal alle i Sigte værende Skibe straks stoppe eller dreje hi.

6) Naar det fordrer, maa Skibene underkaste sig en Undersøgelse.

7) Vagt- og Lødsflag meddeles nærmere Underretninger: a) om en særlig Undersøgelses-øjensete er indrettet og Stedet, hvor den finder Sted, b) om og hvorhenne Havneindløb og Flodmundinger er spærret, c) om der er truffet særlige Bestemmelser for Besøgningen af et bestemt Farvande.

8) Tilgængende Skibe vil undertiden faa de fornødne Oplysninger i Havnen og blive undersøgt der.

9) Skibe, der handler imod disse Bestemmelser, gør det paa egen Risiko og gøres ansvarlig for den Skade, de forarsager. (Se »Efterretninger for Søværnets Nr. 1811. Kjøbenhavn 1908.)

singfors. 6/ Reval eller Kronstadt. 6/3 Petersborg. 5/6 à 6/ Pernau. 5/6 Neufahrwasser (1.800). 5/6 Kjøbenhavn (2.000). 6/3 à 6/6 Kiel (2.000/2.200). 9/3 Gibraltar (1.600). 9/9 Lissabon (1.400). 12/ à 12/6 Genua. Savona etc. 12/1½ Neapel (4.400 med 700 Lösning).

(Skrevet den 22. Maj 1912).

### Havarier og Forlis.

Gulli. Jagt af Malmoen, kom den 17. ds. paa Grund paa »Tolken« i Grønsund og sank straks. Besætningen, 2 Mand, reddede sig i Jollen ind til Land.

Armo. Galease af Skærhamn, er den 16. ds. paa Rejsen fra Lysøkil til Fredericia med en Ladning Brosten strandet paa Bjørnkunde og bliver sandsynligvis Vrag.

Aleides. Skonnert af Westervik, kom paa Rejsen fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med en Ladning Træ paa Grund ved Øland; kom med Assistance flot og fortsatte Rejsen.

Guldhørg. Skonnert af Thuro, er den 16. ds. paa Rejsen fra Antwerpen med en Ladning Hvede brændt udfor Haustholmen. Mandskabet er reddet og landsat i Skagen. Kaptajnen og hans Hustru blev en Del forbrændt.

Walt her. Sejlskib, paa Rejse fra Hamburg til Middelfart med en Ladning Majs, blev den 13. ds., da det laa til Ankers i Kanal-mundingen ved Høltenu, truffet af en Torpedo og blev læk; er slæbt til Kiel for Reparation.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgave.

# BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

De forenede Bryggeriers

# ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-  
 bert, ank. Riga 18./5. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen  
 20./5. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 21./5. — A. N.  
 Hansen, Sorensen, afg. Riga 20./5. — Anglo Dane, Tommesen,  
 ank. Trondhjem 22./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna  
 15./5. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 14./5. — Arno, Fi-  
 scher, pass. Gibraltar 22./5. — Aurora, Gommesen, ank. Djidjelli

22./5. — Boira, Lunge, afg. herfra 20./5. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 13./5. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 20./5. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 18./5. — Douro, Sørensen, afg. Stettin 22./5. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 20./5. — Florida, Andersen, ank. Kolding 21./5. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 19./5. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 18./5. — Hengøst, Munck, afg. herfra 21./5. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 22./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 15./5. — Jolanth, Rasmussen, ank. Petersborg 15./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 16./5. — Kentucky, Andersen, ank. hertil 19./5. — Kiow, Jørgensen, afg. Riga 21./5. — Kursk, Wieneke, pass. Brunsbüttel 21./5. — Loire, Craignou, ank. hertil 21./5. — Louise, Larsen, auk. London 20./5. — Louisiana, Ørsted, pass. Portland 7./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 8./5. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 22./5. til Petersborg. — Morso, Nolleman, ank. hertil 20./5. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 20./5. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Tarragona 20./5. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 21./5. — O. B. Suhr, Frisnette, afg. Dunkerque 22./5. — Odessa ank. Libau 17./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 22./5. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 22./5. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 16./5. — Perm, Gotthardt, ank. hertil 18./5. — Pregel, Iversen, afg. Reval 22./5. — Saga, Hansen, ank. hertil 20./5. — Saratov afg. Hull 21./5. — Saxo, Müller, pass. Hottentot 21./5. — Seine, Le Dizes, ank. Petersborg 4./5. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 29./4. for Buenos Aires. — Thyra, Dam, afg. herfra 22./5. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. Bona 21./5. — Tomsk, Wiberg, ank. Petersborg 19./5. — Tula, Therkildsen, afg. Petersborg 22./5. — Tyr, Thuning, afg. herfra 21./5. — United States, Gottsche, ank. New York 14./5. — Viking, Meyer, ank. hertil 22./5.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Petersborg 9./5. — Amalienborg pass. Ness 6./5. — Anna Mærsk afg. Preston 18./5. — Brattingsborg afg. Rio 17./5. — Børglum ank. Gulfport 14./5. — Chassie Mærsk ank. Pera 4./5. — Dansborg ank. Memel 17./5. — Elsborg afg. Newport Mon 14./5. — Esrom afg. Singapore 4./5. — Flynderborg ank. Pera 3./5. — Fredensborg ank. Gaeta 18./5. — Frederiksborg afg. Sfax 20./5. — Guldborg ank. Regabay 12./5. — Gurre ank. Huelva 18./5. — Hammershus ank. Galveston 19./5. — Harildsborg ank. St. Raphael 8./5. — Hundborg ank. Hull 18./5. — Høneborg ank. Libau 6./5. — Jelling afg. Teneriffe 7./5. — Jomsborg afg. Pernau 18./5. — Jungshoved ank. Galatea 6./5. — Jørgersborg pass. Ushant 20./5. — Kallundborg afg. Glasgow 5./5. — Kalo ank. Koustantinopel 18./5. — Klampenborg ank. Las Palmas 13./5. — Kronborg ank. Hamburg 15./5. — Lejre afg. Mobile 25./4. — Lilleborg ank. Petersborg 17./5. — Marselisborg afg. Honningvåg 14./5. — Næsborg ank. Riga Bay 13./5. — Petor Mærsk ank. Kronstadt 18./5. — Raudelsborg ank. Riga Bay 16./5. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 18./5. — Silkeborg ank. Bona 13./5. — Skanderborg afg. Gallipolis 18./5. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 20./5. — Skodsborg ank. Pernau 9./5. — Spigerborg ank. Huelva 16./5. — Stegelborg ank. Petersborg 8./5. — Stjerneborg ank. Huelva 18./5. — Soborg ank. Jacquet River 16./5. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 16./5. — Tørborg pass. Lizard 19./5. — Ulfsborg ank. Huelva 20./5. — Uranienborg ank. Kristinestad 17./5. — Visborg ank. Neufahrwasser 15./5. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 18./5. — Ørkild ank. Antwerpen 15./5.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, auk. Methil 18./5. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 9./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 18./5. — Russ, Petersen, afg. Santa Fe 15./5. til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 21./5. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. London 15./5. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Las Palmas 21./5. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Gabota 6./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. St. Thomas 2./5. til Rosario. — Helmer Mørch, Thorsøe, auk. Miramichi 21./5. — Nowa, Dahl, afg. St. Lorenzo 9./5. til U. K.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstødt, ank. Kronstadt 17./5. — London, Bom, auk. Kratzwieck 20./5. — Paris, Tholander, auk. Aarhus 21./5. — Bryssel, Kaas, ank. Riga 14./5.

**Mercur.** Berlin, Krogh, pass. Gibraltar 17./5. for Neapel. — Wien, Boeck-Hansen, pass. Kjøbenhavn 19./5. for Kronstadt. — Roma, v. Thun, ank. Aalesund 15./5.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, afg. Burntisland 21./5. til Korsør. — Skinfaxe, Faber, afg. Burntisland 21./5. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Libau 18./5. til Rotterdam.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Colombo 22./5. for udg. — Snamui afg. Colombo 22./5. for udg. — Bandon afg. Sabang 19./5. for hjemg. — Paugan afg. Genoa 17./5. for udg. — Chumpon afg. London 21./5. for hjemg. — Esrom afg. Singapore 3./5. for hjemg. — Ørkild pass. Vliesingen 22./5. for udg. — Arabien afg. Hongkong 17./5. for hjemg. — Kiua ank. Kjøbenhavn 11./5. — Siam afg. Port Said 18./5. for udg. — Tranquebar auk. Antwerpen 15./5. for hjemg. — Cathay afg. Cape Town 22./5. for udg. — Indien ank. Vladivostok 17./5. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Norre Sundby 21./5. for udg. — St. Jan afg. St. Thomas 18./5. for udg. — St. Croix afg. St. Thomas 19./5. for hjemg.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Neapel 17./5. — Ekliptika, Hemmingseu, ank. Perth Amboy 19./5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Gefle 16./5. — Svend, Schmidt, afg. Grangemouth 17./5. — Urania, Clausen, afg. Kiel 20./5.

**Nordse.** Nordlaud, Larsen, ank. Windau 18./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Abo 15./5. — Holland, Poulsen, ank. Hull 22./5. — England, Andersen, afg. Methil 22./5. — Rusland, Bennetsen, ank. Helsingfors 18./5.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Hernösand 19./5. — Nelly, Clausen, ank. Danzig 21./5. — Fanny, Eriksen, afg. Rotterdam 21./5. til Ørnskjoldsvik. — Lilly, Nielsen, ank. Hargshamn 19./5. — Alexy, Sørensen, ank. Saff 2./5. — Dagny, Bang, afg. Hamburg 21./5. til Bordeaux. — Mary, Clausen, ank. Sundsvall 22./5.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Brügge 20./5. — Frankrig, Friis, ank. Windau 18./5.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Honfleur 20./5. — Alf, Clausen, afg. Windau 22./5.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Rotterdam 18./5. — Freja, Nielsen, ank. Burntisland 20./5. — Vera, Thing, ank. Great Yarmouth 20./5.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Bordeaux 20./5. — Martha, Christensen, ank. Rouen 22./5. — Elua, Rathje, ank. Rotterdam 14./5. — Therese, Pedersen, ank. Oran 18./5. — Harriet, Larsen, afg. Sundsvall 22./5. — Dagny, Therkildsen, afg. Hernösand 20./5. — Simoué, Møller, afg. Hernösand 18./5. — Jeanne, Olsen, afg. Sfax 13./5. — Vera, Larsen, afg. Sfax 21./5. — Daisy, Lagesen, afg. Gefle 22./5. — Annine, Leth, ank. Boness 22./5. — Kamma, Løffler, afg. Penarth 16./5.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Ronen 20./5. — Helene, Sørensen, afg. Spjutsund 18./5. — Sjælland, Svarrer, afg. Methil 21./5. — Agnôte, Dam, afg. West Hartlepool 21./5. — Hormia, Farup, ank. Antwerpen 21./5. — Alice, Jørgensen, ank. Aarhus 20./5.

**Botnia.** Gudrun, Sonniehusen, afg. Hull 21./5. — Ragnhild, Schnitz, afg. Kjøbenhavn 22./5. — Valborg, Hansen, ank. Rouen 21./5. — Estrid, Hansen, ank. Antwerpen 18./5. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 21./5.

**Dansk Dampskibsselskab Rossia.** Generalkonsul Elesa-jeff auk. Blyth 22./5.

**Era.** Emanuel, Svane, ank. Dunkerque 18./5.

### Sejlskibe.

**Rønne.** John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 13./5. — Freja ank. Odense 16./5. — Argus, Holm, auk. Osearshavn 19./5.

**Svendborg.** Ruth, Falentin, ank. Dover 16./5. — Standard, Rasmussen, ank. Par 17./5. — Najadon, Rasmussen, ank. Fakse Ladeplads 15./5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Abo 16./5. — Dagny, Rasmussen, ank. Aalborg 16./5. — Casper, Hansen, ank. Charlestown 16./5. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Drøbak 16./5. — Philip, Christensen, ank. Riga 14./5. — Aue, Jørgensen, ank. Kalundborg 14./5. — Activ, Mouritzen, ank. Nysted 16./5. — Lauritz, Dam, ank. Par 16./5. — Zampna, Wulff, ank. Stockholm 13./5. — Hejmdal, Hansen, ank. Par 16./5. — Venus, Hansen, auk. Rudkjøbing 16./5. — Martin, Wilde, ank. Halmstad 16./5. — R. P. Petersen, Andersen, auk. Gefle 17./5. — Primula, Jørgensen, ank. Raumo 18./5. — Kruse, Petersen, ank. La Rochelle 18./5. — Althea, Skovgaard, auk. Rostock 18./5. — Ludvig, Norregaard, ank. Inverness 20./5. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Horsens 19./5. — Maagen, Jensen, ank. Reval 21./5. — Dagmar, Petersen, ank. Aalborg 21./5. — Mercur, Lund, ank. Karrebækminde 21./5. — Union, Olsen, auk. Mandal 21./5.

**Era.** Rota, Ohlsen, auk. Sundsvall 18./5. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Aarhus 18./5. — Anne, Hansen, auk. Aarhus 19./5. — Ami, Christensen, ank. Warnemünde 19./5. — Svalen, Rosenbeck, ank. Ørbakken (Island) 18./5. — Argus, Jensen, auk. Gefle 20./5. — Sostrene, Christensen, ank. Falmouth 19./5. f. O. — Maren, Albertsen, pass. Eastbourne 18./5. — Merkur, Christensen, auk. Hernösand 20./5. — Ariel, Christensen, ank. Drøbak 20./5. — Amalia, Andersen, ank. Kragerø 19./5. — Salus, Andersen, ank. Børgø 21./5. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Dysart 21./5. — Niels, Christensen, auk. Borgå 21./5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Helsingborg 21./5. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Pillau 21./5. — Ellen, Lauritsen, auk. Kjøbenhavn 21./5.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1912. — Sø- og Handelsretsd. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havvarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sæfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

**John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901, Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“  
6886, Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laate-pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

## Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panterel.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Maj 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
Otto Schwades Dampumper  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossejul og  
Bløkke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbæltter.  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlevel, Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.



**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juelsgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

  
**65 Kr. Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Trækisbunde  
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret Varemærke



**Rustbeskyttende Farve**  
til  
Bunkers og Lastrum  
Telefon 5601  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Marstal**  
**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**  
Specialitet **Smaa Skibe.**  
Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
**Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skiberederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eff. f., St. Annaplads 19 & 21.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.  
Leverandør til Marinen.

**LANDMANDSBANKEN**  
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedle.  
Krumtapaksler og Skrucaakslar leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter.**

**Vilhelm A. Bang** Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe**  
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 paa favorable Vilkaar

**Howaldtswerke, Kiel.****Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tærdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.  
Gebr. Howaldts Metalpakning.**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**A. Formann & Co.'s Konserves**

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserves, Supper, Fiskebolle, Pølser etc.**Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn, Provinserne og i Engla.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 1. Telefon 5047.

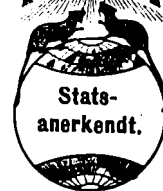
**WYANDOTTE.** Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør anvendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.



„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stene n Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.****RATIN**

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.**Marstal****Sømandshjem**anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.  
Bestyrelsen.**Brugte Skrivemaskiner**

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

**C. Ring Andersen**

Joh. P. Brandts ENF.

**SKIBSHANDEL**

Svendborg.

**Ekstra prima amerikansk****Bomuldsdug**

faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagot henrørende  
Reol og billig Botjening garanteres.**Berg & Larsen**

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk  
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening**

afholder Generalforsamling i Helsingør Lørdag den 6. Juli 1912.

Forslag, som ønskes behandlet, skal være indgivet mindst 14 Dage forinden.

Dagsorden m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

P. B. V.

**C. P. Lund,**

Formand.

**Bugsering.**

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade, Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.**Frederik Hansen, Vejle.****Nærum Kostskole.**Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1<sup>o</sup> Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2<sup>o</sup> Gymn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**Dampskibsfører.**

En Styrmand i sin bedste Alder, kendt i alle Farter, fineste Anbefalinger, kunde ønske at føre Damp. Konstant Kapital haves disponibel. Billet mrk. „Dampskibsfører.“ indlægges paa Bladets Kont.

Kjøbenhavn, den 30. Maj 1912.

Kullosning i St. Petersborg. I St. Petersborgs Kullhavn har siden den 7. Maj to flydende Lossekraner begyndt deres Virksomhed, og om kort Tid vil der, i Følge »Rigaer Børsenblatt«, blive sat endnu to lignende Kraner i Virksomhed. En saadan Krans Ydeevne er ret betydelig — indtil c. 80 Tons Kul i Timen, saaledes at to Kraner vil kunne losse en Damper, der har 1,500 Tons Kul inde paa en Dag. For St. Petersborg er Indretningen af saadanne fuldkomne Losseapparater af meget stor Betydning, da Transporten af Kul fra Kronstadt til St. Petersborg indtil nu, paa Grund af de hidtidige primitive Indretninger, som bekendt næsten har været lige saa dyr som Transporten fra England til Kronstadt. Den ledende Tanke for Organisatorerne af det nævnte Foretagende er, at byde Kuldamperne en Mulighed for at gaa direkte til St. Petersborg, hvor de paa et passende Sted i Kullhavnen kan blive udloset i kortest mulige Tid, ved Hjælp af Flydekranterne. Den Besparelse i Losseomkostningerne, som der kan opnaas herved, turde i det Hele føre til en Nedgang i Kulpriserne paa Petersborg Markedet.

Strejkerne i London. Generalkonsul Valdemar Faber i London telegraferer den 25. ds. til Udenrigsministeriet:

Strejken stiger jævnt, men tilsyneladende sikkert. Transportarbejderne indbefatter nu Vognmændene og gradvis standses Kysttrafikken til London. Skønt Situationen er alvorlig, er det dog muligt, at Ledernes mere omfattende Planer ikke bliver praktisk gennemførlige, hvilket ogsaa antydes i en ledende Artikel i »Times« i Dag.

London, 25. Maj. Strejken har endnu ikke bredt sig til alle Dele af Londons Havn. Strejkebevægelsen menes først at blive almindelig efter Pinsedagene.

Generalkonsul Faber telegraferer den 28. ds. til Udenrigsministeriet:

Strejken paa Themsen vedvarer. Dokkernes Sluseporte aabnedes ikke i Gaar. De danske Rutedampere i Millwall losses ved Mandskabets Hjælp; man vil forsøge at udlevere Varerne under Polititilsyn. Trafikken via Esbjerg-Parkeston foregaar fuldstændig normalt. Jærnbanefunktionærerne har endnu ikke sluttet sig til Bevægelsen. Strejkelederne bestræber sig for at sætte igennem, at Dampskibe, saavel fra inden- som udenlandske Havne, dirigeres til andre Havne i Stedet for til London.

Sejladsen paa Petersborg. Det kgl. danske Generalkonsulat i Petersborg meddeler Kjøbenhavns Børs, at Petersborg Børskomiteé har erklæret Tirsdagen den 14./1. Maj for Aabningsdag i kommerciel Henseende for Navigationen paa Petersborg og Kronstadt. Den 3-ugentlige Termin for Effektivering af Salg af Korn og Kornvarer til Udlandet, »ved« eller »efter« Navigationens Aabning udløber altsaa den 4. Juni/22.Maj.

Stadfæstet Lov. Hs. Maj. Kongen har Lørdag den 25. Maj stadfæstet Loven om Havne- og Dokanlæg paa St. Thomas.

Skoleskibet »Viking« er Fredag den 24. ds. afgaaet fra Cardiff til Mejillones i Sydamerika. Breve kan adresseres til Hr. E. E. Heubel, Mejillones, Chile, Sydamerika.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet:

Skydeøvelser ved Göteborg. Udenrigsministeriet meddeler herved, at der i Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Göteborg indtil Mid-

sommer vil finde Skydeøvelser Sted fra »2dra Skeppsgosseafdelningen«s Fartøjer ved Korsviken Sydost for Klöverön, gennem Sundene paa begge Sider af Vaxholmen ved Marstrand. For at varsko forbipasserende Fartøjer hejses paa Vaxholmen om Dagen et rodt Flag, om Natten en rod Globuslanterne.

Isforholdene i Hvidehavet. Det danske Konsulat i Archangelsk har d. 27. ds. telegraferet til Udenrigsministeriet, at Hvidehavet rapporteres fuldt af Is.

»Selandia«. Østasiatisk Kompagni meddeler: Motorskibet »Selandia«, der afgik fra Colombo den 18. Maj, er den 27. ds. passeret Perim. Alt vel om Bord.

## Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Vindforhold paa Oceanet. De vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Br. er atter tillaget i Antal og Styrke; Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, Øst for 15° V. Lgd. er sydvestlige Vinde fremherskende Nord for 52° N. Br., men nordvestlige Syd for 48° N. Br. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNW. og N. over i Passaten. Navnlig ved Azorerne og S. og SV. for disse hersker der en Del Vindstille og svagere Vinde.

Juni er, hvad de store Damperruter til New York angaar, en af de roligste og mest tørre Maaneder i Aaret.

Kystvinde. Ved de engelske Kyster og i Biskaya Bugten er Vindene meget foranderlige, og Vindretninger mellem NØ. og Ø. forekommer hyppigt. Ved Portugals Kyst er Vinde mellem NV.—NØ. fremherskende. Ved Madeira og de kanariske Øer optræder Passaten og paa den afrikanske Kyst SV. Monsunen allerede fra Liberia. Fra Kap Palmas til Togo forekommer i Juni ofte Tornados.

I St. Lawrence Bugten paa den amerikanske Side træffer man ofte længe vedvarende østlige Vinde, der bringer fugtigt og koldt Vejr. I Farvandene ved Newfoundland og De forenede Staters Østkyst er Vinde mellem S. og SØ. med Taage hyppige. Ved Sydstaternes Kyst forekommer ofte Uvejr med NØ. Vinde; paa Bahama Øerne og ved Florida Vinde mellem NØ. og SØ. (Passat) og ved Meksikos Kyst Vinde mellem SSØ. og SØ.

Storme. Øst for New Foundlands Banken, hvor Vinden ogsaa paa denne Aarstid forholdsvis hyppigt naar en Styrke af 8, har man i Juni ikke over 6,5 pCt. Storme, medens der i Januar samme Steds forekommer 37,6 pCt. Størst Stormhyppighed har man i Juni i Bællet fra 50° N. Br. 35° V. Lgd. langs Golfstrømmen til Bermudas Øerne. Strækningen Syd for Linien: Lissabon—Azorerne—Florida Strædet er stormfri.

Taaagehyppigheden er i det hele tillaget siden Maj. ikke blot ved New Foundlands Bankerne og under den amerikanske Kyst Nord for Golfstrømmen, hvor der over store Strækninger kan iagttages over 200 Taage-timer, men ogsaa ved Kanalgrundene (indtil 40 Timer).

Syd for 40° N. Br. er Vejret, naar undtages den amerikanske Kyst Nord for Kap Hatteras saa godt som taagefrit; kun kan der under Portugals Kyst forekomme nogen Taage.

Drivisens Fremtrængen plejer at vedblive indtil Midten af Juni; fra det Tidspunkt gaar Isgrænsen tilbage mod NV. først langsomt, men fra Midten af Juli med større Hastighed.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 18. Maj, at der i April og Maj 1912 er set Hundreder af Isbjerge og særdeles megen Pakis paa New Foundlands Banke, Øst for Kap Race og til 38° 9' N. Br. imod Syd.

Middelhavet. I den sydlige Del af det østlige Middelhav er lette, monsunaglige NV. Vinde fremherskende, der, hvad Retningen angaar, er meget stadige og bliver desto stadigere, jo længere man kommer mod Øst. Ogsaa i den vestlige Halvdel af Middelhavet, særlig ved Algiers Kyst, forekommer monsunaglige Vinde, som dog her blæser fra ØNØ. og altsaa paa en vis Maade danner Fortsættelsen af NØ. Passaten ind i denne Del af Middelhavet. Paa Strækningen fra Gibraltar til Genua og i hele det thyrenske Hav forekommer Vindstille nu hyppigere; hist og her overstiger de endog én Femtedel eller én Fjerdedel af alle Iagttagelserne.

Storme er i Juni overordentlig sjældne, selv en Vindstyrke af 7 efter Beaufort's Skala iagttages kun en enkelt Gang med vestlige Vinde.

I den vestlige Halvdel af Middelhavet langs med den afrikanske Kyst indtil Kap Bon, forekommer hyppigst Forsætninger mod Øst, men Forsætninger mod Vest forekommer dog hist og her og undertiden i ikke ringe Grad. Fra Sicilien Øst efter indtil Port Said forekommer oftest sydlige og vestlige indtil nordvestlige Forsætninger.

### Fragtmarkedet.

I Løbet af den svundne Uge er der i flere Retninger indtraadt en Afslappelse paa det ellers saa faste Marked, idet Befragterne viste mindre Lyst til at engagere Tonnage samtidig med, at saadan blev rigeligere og villigere udbudt end Tilfældet var for kort Tid siden. Denne Afslappelse er dog muligvis kun forbigaaende, idet mange Redere, navnlig britiske, har villet slutte deres Baade inden Pinsen, hvortil endvidere kommer Omstændigheder som ugunstige Vejrberetninger fra Argentina, hvilket forsinker Kornets Fremkomst, Uvisheden angaaende en eventuel Genlukning af Dardanellerne, og for Kulfragternes Vedkommende et forventet Masseudbud af Tonnage af nogenlunde ens Position, nemlig de mange Damper, som laa indespærret i Sortehavet for kort Tid siden og som nu snart vil være disponible for Kulfragter. Disse er ad Middelhavet til omkring 1/6 pr. Ton lavere end for en Uge siden, men der synes ikke at være meget, der taler for yderligere Nedgang, da der skal være en Mængde Laster at skibe i forskellige Retninger. Der opholdes ogsaa en ikke ringe Mængde Baade i London paa Grund af den derværende Strejke, som forøvrigt er af en ret ondartet Karakter, og Situationen vil navnlig blive alvorlig for Skibsfarten, hvis Strejken skulde brede sig til andre britiske Havne, hvilket det i Øjeblikket er umuligt at overse. Disse evindelige Strejker er en Svøbe for Skibsfarten, men forhaabentlig vil den engelske Regering vide at tage kraftige Forholdsregler denne Gang og vise mere Rygrad, end ved tidligere Lejligheder. Saavel det hjemgaaende La Plata Marked som Sortehavet, Azow etc. ligger svagere, hvorimod Østen, U. S., Hvidehavet samt Nord- og Østersømarkederne ikke er undergaaet nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Der er mange Trælaster fra Kanada, Hvidehavet og Østersøen, og i de fleste Tilfælde har Befragterne maattet betale hvad Rederne har forlangt. I Særdeleshed fra Østersøen har prompt Tonnage været knap. Vi henviser til efternævnte Befragtninger i Ugens Løb i de ledende Markeder.

Østen. Australien/U. K. eller Kontinentet 31/3 pr. Juni. For Bønner fra Vladivostok til Hull er betalt 32/6, option Hull og anden Havn U. K. eller Kontinentet eller Kjøbenhavn 33/, Juni Lastning, endvidere 33/ U. K. eller

Kontinentet, option Dalny Lastning 1/ mindre. Renset Ris Rangoon/Hamburg 32/ à 32/6 pr. Juni. En 10,000 Tons Damper sluttedes fra Kalkutta til Hamburg til 32/6 paa Lumpsumbasis for Jule, Linseed og Measurement med 2,000 Tons Vægt garanteret à 30/, Juni. Fra Kurrahee sluttedes til 20/6 Hamburg »nett terms«, 20/9 à 21/3 O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. Juni. Bombay/Dunkerque 26/ paa Dødvægtbasis (8,600), Neapel og Dundee 27/6, U. K. eller Kontinentet 27/, Hamburg Lumpsum paa Basis af 25/6, alt pr. Juni.

Sortehavet etc. Erts Poti/Rotterdam 13/, 500—500 daglig. Korn Novorossisk/Vestitalien Fres. 16 à 16.50. prompt. Kherson, Nikolajeff eller Odessa/London eller Rotterdam 12/6 à 13/, Hull eller Antwerpen 12/9 à 13/3 Hamburg eller Weseren 13/ à 13/6. Kherson/Venedig Fres. 17 (2,500) prompt. Fra Sulina sluttedes en Del Baade, og der betalles sidst 11/9 à 12/ Rotterdam, 12/ à 12/3 Antwerpen, 12/3 à 12/6 Hamburg (3,200—4,500), 12/6 à 13/ N. C. eller »any« for mindre Baade, Fres. 15¾ Vestitalien, én Havn, Fres. 16 to Lossehavne, alt pr. prompt. Azow sluttede til 13/9 Hamburg direkte, 14/ Emden eller Weseren. Fra Donauen sluttedes til 14/ Rotterdam med Korn, option Korn og/eller Træ 14/3 paa Dødvægtbasis (5,000).

Middelhavet. Erts/Algier Newport River 6/3, Tyne Dock 6¼, Karlagena/Maryport 8/3, Hornillo Bay/Cardiff 5/9, Bougie/Cardiff 6/, alt pr. prompt. For Fosfat sluttedes 6/3 Sfax/Nantes (3,500), 12/9 Mühlgraben (3,000). For Salt sluttedes en stor Damper til 10/6 Port Said/Penang og/eller Singapore og fra Santa Pola en Baad paa 3,000 Tons til Finland, nordligst Gamle Karleby, Fres. 13 én, Fres. 14 to Havne. Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 4/9 til Cardiff, 5/5 Glasgow, 5/9 à 6/ Rotterdam.

Nordamerika. Planke-Fragterne fra Canada er fastere, og der kan betinges c. 50/ fra St. John, c. 53/9 fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. For Kul betalles 19/6 Virginia/Aleksandria, 19/ Norfolk/Rio Janeiro. Fra Mobile til Rotterdam betalles 18/ Netto og for Tømmer fra Golfen 112/6 til Rotterdam og Emden, 110/ Cardiff og Swansea, 155/ Buenos Aires. En Del Baade sluttedes i Timecharter, og der betalles bl. a. 4/6 à 4/10½ for c. seks Maaneder med Levering og Tilbagelevering paa denne Side, 5/6 for Vestindien Rundrejse for Levering og Tilbagelevering U. S., 7/6 prompt Levering U. S. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Begæret efter prompt Baade er mindre, og Raterne helt igennem noget lavere end forrige Uge. Fra San Lorenzo Grænsen betalles sidst 22/6 O. C. (6 d. Reduktion direkte Havn) U. K. eller Kontinentet, medens Buenos Aires sluttede et Par meget store Baade til 20/ pr. 15. Juli—31. August.

Østersøen. Petersborg 1/1½ Hvedebasis Rotterdam, Mk. 24 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, Fres. 35—36 Terneuzen, c. 28/ Østnorge, c. 30/ Kortprops til Østkyst Kulhavn. Fra Riga noteres c. 24/6 for skaaren Last til Østkyst Kulhavn, Hfl. 13½ à 14 god hollandsk Havn, Fres. 31—32 Antwerpen, Ghent eller Ostende, Fres. 34 Rouen. Det er ret smaat med Laster fra Libau og Windau, men Raterne er omtrent uforandrede. Blandt Befragtningerne fra Botten nævner vi for skaaren Last 35/ Kolka/Poole (340), Sundsvall/Brake og Bremen Mk. 31½ (220), 17 Pladser Haparanda/Tyne 32/6 (600), Amsterdam Hfl. 10. For Kortprops fra Hernøsand eller mellemfinsk Havn kan faas c. 30/ pr. Favn til Østkyst Kulhavn, fra Uleåborg c. 32/6.

Kulfragterne. Fra Østkysten er sidst betalt 5/6 à 5/9 til Kronstadt (2,000—4,000), 6/ Sydfinland (1,500—2,000), 5/9 Riga (1,200), 6/ Pernau (1,700—1,900), 5/6 Odense (2,000), 5/6 Assens (1,500), 5/6 Nakskov (1,000), 5/9 Aalborg (1,400), 4/ Hamburg (2,000), 7 St. Nazaire (1,800), 10/ Oran (2,100), 9/ Algier (3,000),

(Fortsættes Side 321.)



## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwiche Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabelleuger (Kbl) eller Meter (m) og Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegneiser og Beskrivelser

#### A.

**De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien**

**1210. Vrag uskadeliggjort. Faxe-Bugt. Østersøen.** Vraget af Fartøjet i Faxe-Bugt, 4,7 Sm S. 1 1/2 Ø. fra Rodvig Havne-Fyr, er uskadeliggjort og Almærkningen inddraget. 55° 10' (29") N. Br. 12° 23' (05") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 907. Kjøbenhavn 1912.)

**1211. Fyr midlertidig slukket. Svaneke. Bornholm Ø-Kyst. Østersøen.** Ved Svaneke Havn er Fyret paa Yderenden af Bolgebyrøden og de 2 Ledelyr paa Ilavnopladsen slukket og forhøjet slukket indtil den 15de September d. A., da Havnen i dette Tidrum paa Grund af Udvidelse vil være lukket. Bagfyret: 55° 08' (12") N. Br. 15° 09' (00") Ø. Lgd.

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**1212. Drivende Vrag. Stolpebank N. Tyskland.** N. for Stolpebank mellem 55° 06' N. Br. 16° 29' Ø. Lgd. og 55° 04' N. Br. 16° 46' Ø. Lgd. er observeret Vragdele af et Sejskib.

Den 19de Maj 1912 er et c. 15 m langt, drivende Skibslæck observeret paa c. 55° 03' N. Br. 16° 21' Ø. Lgd.

**1213. Fyr forandres. Barsbäck, Brödgrund og Skanör. Sundet. Sverrig.** I Løbet af 1912 forandres Fyr. 1—2) Barsbäck, 55° 45' 08" N. Br. 12° 54' 22" Ø. Lgd., og Skanör, 55° 24' 57" N. Br. 12° 49' 41" Ø. Lgd., forandres til at vise To-Lyn hver 6 Sek. 3) Brödgrund, 55° 28' 04" N. Br. 12° 49' 15" Ø. Lgd., forandres til at vise Et-Lyn hver 6 Sek. (Kort Nr. 139, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 311 og 317.)

**1214. Fyr forandres. Høllewik. Blekingekysten.** I Løbet af 1912 forandres Høllewik Fyr til et Lyn-Fyr, der viser Tre-Lyn hver 9 Sek. 56° 00' 55" N. Br. 14° 42' 08" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

**1215. Skydevejelser. Karlskrona.** Fra 6te Juni til 28de September 1912 afholdes undtagen i Tiden mellem Kl. 5—10 Em. og 2—7 Em. Skydevejelser ud over Søen fra Tjurkö, Kungsholmsfort, Aspö og Västru Hästholmsfort ved Karlskrona. Naar Skydning finder Sted vises Fra Signalmasten paa Kungsholmsfort og Västra Hästholmsfort 2 røde Kugler eller 2 røde Lanterner, den ene over den anden. Karlskrona: 56° 09' N. Br. 15° 36' Ø. Lgd.

**1216. Fyr tændt. Gränsö Kanal. Västerwik.** Ved begge Mundingar af Gränsö Kanal ved Indløbet til Västerwik er tændt en grøn Lanterne. Ved den S-lige Munding staar Lanternen paa Ø-Siden af Kanalen, ved den N-lige Munding paa V-Siden af Kanalen. Brændetid: Fra Skibsfarens Begyndelse til 16de Maj og fra 1ste August til Skibsfartens Ophor. Gränsö: 57° 45' N. Br. 16° 40' Ø. Lgd.

**1217. Fyr tændes. Kalffö. Stockholm Skærgaard.** I Løbet af 1912 skal der paa Kalffö S-Pynt tændes et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 6 Sek. Synsvidde: 9 Sm. Hvidt, ottokantet Taarn. 59° 22' 30" N. Br. 18° 37' 09" Ø. Lgd.

**1218. Fyr forandres. Botveskår. Stockholm Skærgaard.** I Løbet af 1912 forandres Botveskår Fyr til et Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 6 Sek. 59° 44' 07" N. Br. 19° 11' 17" Ø. Lgd.

**1219. Fyr forandres. Norrutharet. Bottniske Bugt.** I Løbet af 1912 skal Norrutharet Fyr forandres til et Lynfyrt, der viser Tre-Lyn hver 9 Sek. 61° 15' 32" N. Br. 17° 17' 55" Ø. Lgd.

**1220. »Sydostbotten« Fyrskib nedlagt. Bottniske Bugt.** Ifølge Telegram fra Lods-kap-

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1243. Fyr forandres midlertidig. Pointe de l'Espignette. Golfe d'Aigues-Mortes. Frankrig.** Om kort Tid forandres Pointe de l'Espignette Fyr midlertidig til at vise hvidt Tre-Blink hver 30 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 17 Sek., Lysevær: 21 Sm. Iøvrigt forandret. 43° 29' 17" N. Br. 4° 08' 32" Ø. Lgd.

**1244. Almærkning forandret. Grand Harbour. Malta.** I Grand Harbour er i 9. m Vand udlagt en rød Spirtonde, 73 m N. 8° Ø. fra Isola Vagttuarn. (Denne Tonde er i engelsk Kort Nr. 974 og 2628 mærket »Red post«). Den tidligere Spirtonde, som i ovennævnte engelske Kort, er mærket »Red post«, er flyttet 15 m S. i og ligger nu i 10 m N. 70° V. fra Vagttuarnet, der ligger paa 35° 53 1/2' N. Br. 14° 31' Ø. Lgd.

**1245. Fyr slukket. Kap Compare. Pola. Østerrig-Ungarn.** Fyret paa Kap Compare er slukket. Hjælpefyret tændes heller ikke mere. 44° 52' N. Br. 13° 47' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1021. Kjøbenhavn 1912.)

**1246. Skærs fundet. Lagosta V. V. for Øen Lagosta er fundet et Skær med 10, m Vand i 27 à 30 m Dybde, 19 Kbl N. 72° Ø. fra Eiland Cazzio trigonometriske Station. 42° 45' N. Br. 16° 46' Ø. Lgd.**

**1247. Taagesignal-Station flyttet. Anatoli Fyr. Bosporus. Sorte Hav. Tyrkiet.** Taagesignal-Stationen, som giver 2 tætt paa hinanden følgende Kanonskud hver 20 Min., ligger paa Yderenden af Yum Burun, 7 1/2 Kbl NØ-lig fra Anatoli Fyr. 41° 13 1/4' N. Br. 29° 09 1/4' Ø. Lgd.

**1248. Baaker opført. Nikolajev. Sorte Hav. Rusland.** I Nikolajev Handelshavn er opført 2 Baaker, som er overet i N. 10° V. og som har en sort trapezformet Topbetegnelse. Ø. for Baakelinien er der ikke under 7, m Vand. Forbaaken staar 470 m N. 20° Ø. fra Fyret paa Molehovedet ved Havnen for Kystfarten, Bagbaaken 65 m N. 10° V. fra Forbaaken. c. 46° 57' N. Br. 32° 00' Ø. Lgd.

**1249. Grunde. Sevastopol N. Sorte Hav.** N. for Katscha Munding, N. for Sevastopol er fundet følgende Dybder: 1) 9, m Vand, 990 m fra Kysten, paa 44° 45' 05" N. Br. 33° 31' 51" Ø. Lgd. 2) 8, m Vand, 880 m fra Kysten, paa 44° 45' 49" N. Br. 33° 31' 54" Ø. Lgd. 3) 7, m Vand, 820 m fra Kysten, paa 44° 45' 34" N. Br. 33° 31' 59" Ø. Lgd. 4) 7, m Vand, 625 m fra Kysten, paa 44° 45' 49" N. Br. 33° 32' 05" Ø. Lgd.

**1250. Tønder udlagt. Alexandria. Ægypten.** For at afmærke Arbejderne ved Opførelsen af en Bolgebyrøde for Tommerkaerterne i Alexandria Havn, er der udlagt følgende 3 grønne Tønder: 1) 4 1/2 Kbl N. 53° Ø. fra Yderenden af Karantæne Bolgebyrøden. 2) 3 1/2 Kbl N. 53° Ø. fra samme Punkt. 3) 2 1/2 Kbl N. 73° Ø. fra samme Punkt. Karantæne Bolgebyrøden: 31° 10' N. Br. 29° 51' Ø. Lgd.

**1251. Grunde rapporteret. Ka Kora Bay. Tripolis.** Klippegrund er rapporteret at strække sig over mere end 2 Sm tæt S. for Ka Kora Bay, der ligger paa 31° 28' N. Br. 20° 00' Ø. Lgd.

**1252. Havnesignaler. Bizerte. Tunis.** De ny Havnesignaler er tnaadt i Kraft for Bizerte Havn, Serie A gælder for Havnen. 37° 17' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1207. Kjøbenhavn 1912.)

### IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

**1253. Tønde udlagt. Inhambane. Portugisisk Ø-Afrika.** Uden for Barron ved Indløbet til Inhambane er i 16 m Vand udlagt en rød Spirtonde med Kugletopbetegnelse. c. 23° 37' S. Br. 35° 30' Ø. Lgd.

**1254. Oplysning om Fyr. Harnai (Harni). Forindien V-Kyst. Harnai (Herni) Fyr er nu et rødt Fyr med Fornørkelser, der lyser fra S. 78° Ø. gennem S. og V. til N. 26° V. Iøvrigt uforandret. 17° 48 1/2' N. Br. 73° 05 1/2' Ø. Lgd.**

### X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

**1255. Oplysning om Taagesignaler. Korea (Chosen).** Naar Sirenerne er i Uorden gives Taagesignal med Klokke, c. 10 Gauge hver 1 Min., ved følgende Fyr: 1) Sori Do, 34° 23' N. Br. 127° 48' Ø. Lgd. 2) Cheki To, 34° 06' N. Br. 126° 36' Ø. Lgd. 3) Oryogu To, 34° 17' N. Br. 126° 29' Ø. Lgd. 4) Won Do, 34° 19' N. Br. 126° 05' Ø. Lgd. 5) Chu Do, 34° 13' N. Br. 125° 51' Ø. Lgd.

**1256. Fyr nedlagt. Kanaiwa Road. Honshu NV-Kyst. Japan.** Kanaiwa Road rode, faste Bankelyr er nedlagt. 36° 37' N. Br. 136° 36' Ø. Lgd.

tajnen i Luleå er »Sydslothretens« Fyrskib atter udlagt. 63° 19' 12" N. Br. 20° 13' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1911.)

**1221. Fyr forandres. Holmsund og Bredskär. Umeå. Bottniske Bugt.** I Løbet af 1912 skal følgende Fyr forandres: 1—2) Holmsund indre Fyr og Bredskär N-lige Fyr til et Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek. 3) Holmsund Fyr paa Långhalslandet til et Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. 4—5) Holmsund ydre Fyr og Bredskär S-lige Fyr til et Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Holmsund: c. 69° 40' N. Br. 20° 0' Ø. Lgd.

**1222. Fyr tændes. Kungshällan. Sikeå. Bottniske Bugt.** I Løbet af 1912 tændes paa Kungshällan et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Fyret skal vise hvidt Lys fra S. 83° Ø. til S. 30° Ø., rødt Lys S. for denne Lysvinkel og grønt Lys N. for den. Fyret skal vise hvidt, uløstærket Lys ind over Sikelfjorden. 64° 08' 20" N. Br. 20° 59' 24" Ø. Lgd.

**1223. Fyr forandres. Ursviken. Bottniske Bugt.** I Løbet af 1912 forandres: 1) Ursviken N-lige Fyr til et Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek. (64° 41' 11" N. Br. 21° 11' (92" Ø. Lgd. 2) Ursviken S-lige Fyr til et Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 64° 40' 50" N. Br. 21° 12' 07" Ø. Lgd.

**1224. Lystønde atter udlagt. Hans Wogatski. Riga Bugt. Østersøen.** Lystønden ved Vraget af Damperen »Hans Wogatski« er atter udlagt. 57° 39' N. Br. 21° 39' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 214. Kjøbenhavn 1912.)

**II. Kattegat og Skagerrak.**

**1225. Fyr forandres. Hällsö og Sturf. Sverrig.** I Løbet af 1912 forandres: 1) Hällsö Fyr til et Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 57° 44' 00" N. Br. 11° 39' 48" Ø. Lgd. 2) Sturf Fyr til et Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek. 57° 44' 21" N. Br. 11° 39' 26" Ø. Lgd. (Danse Leds, Side 244.)

**1226. Skydevejsler. Marstrand. Høfde Meddelelse** til det danske Udenrigsministerium vil der indtil Midsummer 1912 finde Skydevejsler Sted ved Koprisk. 59. for Kibitverø, gennem Stundene paa Ægge Sider af Vaxholm ved Marstrand. Under Skytningen hejsses paa Vaxholm: Om Lagen 1 rødt Flag, om Natten 1 rødt Lanterne. Vaxholm: 57° 51½' N. Br. 11° 36½' Ø. Lgd.

**III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.**

**1227. »Osteriff« Fyrskib atter udlagt. Eiben. Tyskland.** »Osteriff« Fyrskib er atter udlagt og Reserveryskibet inddraget. 53° 51' N. Br. 9° 00' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 919. Kjøbenhavn 1912.)

**1228. Fyr tændes. Brinkamahol. Fyr forandres. Bremenhaven. Weser.** I den sidste Halvdel af Maj 1912 tændes midlertidig fra Solnedgang til Midnat Brinkamahol Fyr paa Wurster Watt. Fyret viser hvidt, fast Lys med ad Weser; V. for denne Lysvinkel viser Fyret hvidt Et-Lyn, og Ø. for den viser Fyret hvidt To-Lyn. Fyret viser hvidt, fast Lys op ad Weser. Fyret viser rødt, fast Lys kryds ud over foranudet. Ved Fyret findes en Taageklokke. 53° 34' 57" N. Br. 8° 32' 16" Ø. Lgd.

Smidlertid med at Brinkamahol Fyr tændes, forandres Bremnerhaven Fyrfyr til at vise rødt Lys i Stedet for hvidt. I øvrigt uforandret.

**1229. Vrag uskadeliggjort. Ijmuiden NV. Holland.** Vraget af Sejlfløjet NV. for Ijmuiden er uskadeliggjort og Almærkingen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 13 m. 52° 30' N. Br. 4° 30' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 719. Kjøbenhavn 1912.)

**1230. Due d'Albe opføres. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Paa S-Siden af Parvandet** lige overfor Kruisloot i N. Rotl. Waterweg opføres en Due d'Albe. Arbejdspladsen skal belyses som Vrag. 51° 58' 07" N. Br. 4° 08' 12" Ø. Lgd.

**1231. Forbudt Ankerplads. Grimshy. Ålvær Kirker. England.** Del er forbudt at ankre inden for følgende Areal, der er forbeholdt som Passage for Skibe til og fra Grimshy Haven. Arealet begrænses: 1) Mod N. af en Linie i N. 88° Ø., trukket fra et Punkt, som ligger 5¼ Kbl N. 32° Ø. fra NY-Hjørnet af Moln ved det V-lige Indløb til Royal Dock, gennem Lysflade Nr. 4 til Killingleholme Ledefyrline. 2) Mod S. af en Linie trukket i S. 57° Ø. fra NØ-Enden af Moln ved det Ø-lige Indløb til Fish Dock's gennem Lysflade Nr. 3 til Killingleholme Ledefyrline. 3) Mod Ø. af Killingleholme Ledefyrline. 4) Mod V. af en Linie trukket fra V-Enden af N-Grænsen til NY-Hjørnet af Moln ved det V-lige Indløb til Royal Dock. Royal Dock Indløb: 53° 55' N. Br. 0° 04' V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

**V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.**

**1232. Fyr forandres. Isle au Haut, East Penobscot Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omrent den 7de Juni 1912 forandres Isle au Haut Fyr til at vise hvidt, fast Lys fra S. 34° V. til S. 60½° V. og rødt, fast Lys over den øvrige Horisont. 44° 03' 53" N. Br. 68° 39' 06" V. Lgd.

**1233. Lys- og Fløjtønde udlægges. Orleans, Cape Cod, Massachusetts.** Omrent den 9de Juni 1912 udlægges Orleans Lys- og Fløjtønde Nr. 4, der viser hvidt Et-Blink hver 8 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 6 Sek., c. 3½ Sin Ø. fra Orleans Rednings-Station. N. 40½° Ø. fra Chatham N-Fyr og S. 37½° Ø. fra Nauset Beach Fyr. 41° 45' 38" N. Br. 69° 51' 00" V. Lgd.

**1234. Almærkning forandres. Housatonic River, Long Island Sound.** I Housatonic River er foretaget følgende forandringer: 1) Middle Ground South End Tønde 10½ har nu Nr. 12. 2) Middle Ground Center Tønde 10½ har nu Nr. 14. 3) Middle Ground North End Tønde 12 har nu Nr. 16. 4) Mill Bar Tønde 14 har nu Nr. 18. 5) Mill Bar North End Tønde 14½ har nu Nr. 20. 6) Sand Spit Spiraltønde 1 er udlagt i 1, m Vand. N. 50° V. fra Nells Island vestre Kant og N. 38¼° Ø. fra Stratford Wharf Lower End. Housatonic River Breakwater Fyr: 41° 09' 53" N. Br. 79° 05' 54" V. Lgd.

**1235. Tønde udlagt. Red Rock, Gosport Harbor, Long Island Sound.** En vandret strøbet Spiraltønde er udlagt i 1, m Vand tæt S. for Red Rock, S. 73° V. fra Kanten af Elias Point og N. 25° V. fra Old Hen Rock Baaek. 41° 00' 20" N. Br. 79° 36' 42" V. Lgd.

**1236. Lys- og Klokketønde forandret. Rockaway Inlet, New York.** Rockaway Inlet West Way Under Lys- og Klokketønde 1 R1 er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Rockaway Inlet: 40° 33½' N. Br. 73° 55' V. Lgd.

**1237. Lystønde udlagt. Craven Shoal, New York Lower Bay.** Lystønden er nu udlagt ved Craven Shoal Klokketønde. 40° 35' 10" N. Br. 74° 02' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1072. Kjøbenhavn 1912.)

**1238. Midlertidigt Fyr forandret. Miah Manull Shoal, Delaware Bay.** Miah Manull Shoal midlertidige hvide Fyr med En-Formørkelser hver 20 Sek. er forandret til et rødt, fast Fyr. 39° 07' 30" N. Br. 75° 12' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2601. Kjøbenhavn 1910.)

**VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.**

**1239. Forandring af Fyr opst. Anclote Keys, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika.** Forandringer af Anclote Keys Fyr er opst indtil videre. 28° 10' 02" N. Br. 82° 50' 44" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 678. Kjøbenhavn 1912.)

**1240. Almærkning forandret. East Pass, St. George Sound, Florida.** Ved Almærkingen af East Pass er foretaget følgende forandringer: 1) East Pass Klokketønde er nu sort og har Nr. 1. 2) East Pass Stumpklønde 3 er udlagt i 5, m Vand paa V-Siden af Kanalen, S. 52° V. fra Løg Island højre Kant og S. 5° Ø. fra Carrabelle River Bar Forfyr. 3) West Bank Tønde 1 holder nu East Pass Tønde 5. 4) East Pass Stumpklønde 7 er udlagt i 6 m Vand paa V-Siden af Kanalen, N. 65° Ø. fra Six Foot Spot Fyr og S. 27° Ø. fra Crooked River Bagfyr. 5) Marsh Point Shoal Stumpklønde 3 er flyttet til N-Enden af Kanalen, den kaldes nu East Pass Tønde 9 og ligger i 5, m Vand, henholdsvis N. 61½° Ø. og S. 27° Ø. fra sidstnævnte Punkter. 6) Marsh Point Spit Stumpklønde 5 er inddraget. 7) South Spit Stumpklønde 11 er flyttet c. ½ Sin SØ. i og ligger nu i 6, m Vand, henholdsvis S. 55½° V. og S. 44½° Ø. fra sidstnævnte Punkter. 8) Turin Stumpklønde 7 har nu Nr. 13. (Crooked River Bagfyr: 29° 49' 42" N. Br. 84° 42' 05" V. Lgd.)

**1241. Oplysning om Fyr. St. Andrews Bay, Florida.** St. Andrews Bar ny Bagfyr er nu tændt og det gamle Bagfyr slukket. St. Andrews Bar Forfyr: 30° 03' N. Br. 89° 37' V. Lgd.

De øvrige Forandringer ved Fyrene i St. Andrews Bay er opst indtil videre. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 522. Kjøbenhavn 1912.)

**VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.**

**1242. Fyr slukket. Pao Pao Islet, Ilha Grande, Brasilien.** Det hvide Lynfyr, der til Forsøg var tændt paa Toppen af Pao Pao Islet, er slukket. 23° 05' 48" S. Br. 44° 07' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1387. Kjøbenhavn 1911.)

1257. Fyr forandret. Sotsuko Saki, Amami O Sima. Liu Kiu Islands, Sotsuko Saki  
Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyrt, der viser Tre-Blink hver 20 Sek. 28° 15' N. Br.  
129° 08' Ø. Lgd.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.		
2555	England, April og Maj 1912.	
R 1975	Mediterranean. — Port of Algiers.	
R 2397 b	England. — Kentish Knock to West Swin.	
R 10 c	Scotland. — Scotland, north and east coasts.	
R 1797	Arabian sea. — Maskat to Ras Sukra.	
R 1208	West Indies. — Negro head to Turneffe cays.	
R 493	Central America. — Dulce gulf.	
R 1016	South America. — Approaches to Monte Video.	
R 3279	Cochin China. — Saigon or Don Nai river.	
R 1846	China. — Hong Kong waters, east.	
R 2127	Mediterranean, France. — Villefranche bay.	
R 1455	Mediterranean. — The Skeerki bank, &c.	
R 1367	Mediterranean. — Anchorages on the west coast of Greece.	
R 1502	Mediterranean. — Corinth bay and isthmus.	
T	Supplement to West Coast of Scotland Pilot, Part II, 1911.	
R 2067	Forenede Stater i Nord-Amerika, 1912.	
N 2645	Central America. — North Coast of Panama. Boca del Toro (Northeastern Pas- sage into Almirante Bay).	
N 2649	West Indies. — Island of Haiti, Northwest Coast of Haiti; Tortuga Island to St. Marc Channel.	
† 2268	West Indies. — Island of Haiti, North Coast of Dominican Republic; Cape Engaño to Cape Sannam.	
R 91	Holland, 1912.	
R 127	Reeden op de Noordkust van Java. Blad IV, met plans: 1. Reede Semarang. 1:50 000; 2. Reede Soerabaya. 1:20 000. Pris 0,70 f.	
N 438	Japan, Februar 1912.	
N 311.	Suo Nada: — Approaches to E. Entrance of Shimonoseki Kaikyo.	
R 49	Tyskland, 1912.	
R 250	Mittelmeer, Küste von Korsika und Sardinien: Strasse von Bonifacio. 1:60 000. Preis 3,00 M.	
R 17	Mittelmeer: Malta und Gozo. 1:70 000. Pris 3,00 M.	
	Nordsee, Deutsche Küste: Mündung der Jade, Weser und Elbe. 1:100 000. Preis 4,90 M.	
	Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg. 1:25 000. Preis 3,00 M.	
	Ostsee, Russische Küste: Westküste von Kurland, Südlicher Teil. 1:150 000. Preis 2,20 M.	

10/10½ Savona (4,500). Fra Cardiff eller Newport blev blandt andet sluttet til 7/6 Kronstadt (2,500—3,200), 8/ Korsør (850), 7/ Bilbao (1,700), 11/3 Genua, 11/6 à 13/ Venedig, 10/6 à 10/9 Port Said, 10/ Las Palmas (4,100), 17/ Montevideo (6,500), 18/ à 19/ River Plate (5,000—6,000), 19/3 Bahia Blanca (7,000).

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke undergaaet nogen Forandring fra sidste Uge, og Markedet ligger tilfredsstillende fra Bottenhavet, ligesom Rusland og Tyskland er fremme med enkelte Kornlaster, men Noteringen staar ikke i Forhold til Trælasterne. Danmark er derimod uden Kornlaster, men har fremdeles Cement- og andre Laster. Vest- og Sydsverig har flere Cement-, Lervare- og Trælaster til ret antagelige Rater, og nogle Skibe er sluttet for Kombinationslaster i Forbindelse med Udfragt fra Bottenhav, saa at Markedet i det hele er tilfredsstillende, ligesom Flaaden er godt fordelt, saaledes at der kun kommer faa Sejlere frem.

Returfragter Vest fra ligger ligeledes uforandret, og Kulfragterne er fra £ 7,10 til £ 8,10 med fast Tendens, medens enkelte Claylaster betinger højere Rater.

Angaaende de mindre Skibe har heller ikke den sidst forløbne Uge bragt nogen væsentlig Forandring. Memel noterer Hørfro til Kristiania 6 à 6½ M. og af Trælaster til Hamburg 24 M., Oldenborg 27 M. Königsberg oplager nu atter Skibe, men kun til 4 M., hvortil der er sluttet. Colberg byder pr. Juni, for Rug 4 M., hvorimod der fra de øvrige nordtyske Havne næsten ingen Noteringer foreligger, hvilke dog antagelig maa komme dog har Wismar sluttet Rug pr. Juni til 3½ M. Sverig

er nærmest uforandret. Sundhavnene har imidlertid faaet dækket en Del Lervareladninger. Danmark har fra Provinserne været og er kendelig mattere. Kjøbenhavn sluttet nogle Skibe, gennemgaaende til lavere Rater, saaledes: Hvede til Nakskov 11½ Øre, Svendborg 11 Øre, Nykjøbing F. 10 Øre og Soyakager til Aarhus 10 Øre. Fra Damper ventet i Slutningen af Ugen udbydes endnu nogle Hvedeladninger, nærmest til Provinserne.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Den 24. ds. afholdtes i Sundet den officielle Prøvetur med S/S. »Stella«, bygget til Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, J. Lauritzen, Esbjerg, af A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Proven faldt i enhver Henseende godt ud, saavel hvad den opnaaede Fart som Kulforbruget angaar.

Med S/S. »Christianssund«, bygget af A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til »D. F. D. S.«, foretoges den 22. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Dette Skib er et Søsterskib til den i Marts Maaned til samme Selskab afleverede Damper »Bergenhus«, og af følgende Dimensioner: 225 Fod langt i Hoveddækket, 35 Fod bredt og 23 Fod 8 Tommer dybt. Maskinen er triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 900 ind. HK., og Kedlerne er udrustet med Wilh. Schmidts Overheder.

Begge disse Skibe er beregnet for Rutearten paa Vestnorge og specielt udstyret efter Nutidens Fordringer for denne Fart til Aføsning for ældre Baade.

Prøveturen endte i Kjøbenhavn, hvor Selskabet overtog Skibet.

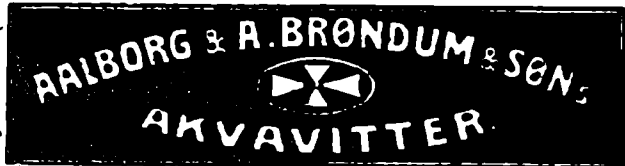
Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage den i Göteborg hjemmehørende Dampner »Norman», 260 Reg.-Tons med Klasse i fransk Veritas, solgt til Rusland.

Gennem samme Firma er Galease »Nora» af Støckevik, solgt til Kjøbenhavn.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgave.



### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Ad. Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 29./5. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 20./5. — Algarve, Borries, ank. her 26./5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 26./5. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. herfra 28./5. — Antwerpen, Madsen, afg. Rodosto 28./5. — Arkansas, Petersen, pass. Dungeness 28./5. — Arno, Fischer, ank. Marseille 26./5. — Aurora, Gommesen, pass. Gibraltar 28./5. — Beira, Lunge, ank. Sika 24./5. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Newcastle 27./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiania 28./5. — Christian IX, Holm, ank. her 27./5. — Dagmar, Bogvad, ank. Petersborg 27./5. — Douro, Sørensen, ank. her 23./5. — Esbjerg, Struве, afg. herfra 28./5. — Florida, Andersen, ank. her 26./5. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 28./5. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 28./5. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 26./5. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunshüttel 27./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 27./5. — Kentucky, Andresen, ank. her 19./5. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 26./5. — Kursk, Wieneke, ank. Antwerpen 23./5. — Loire, Craignou, afg. Stettin 26./5. — Louise, Larsen, ank. her 27./5. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 24./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. her 28./5. — Minsk, Harder, ank. Petersborg 28./5. — Morsø, Nellenmann, ank. Petersborg 27./5. — Moskoy, Jon Jønsen, pass. Holtenau 29./5. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Lissabon 26./5. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 21./5. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 28./5. — Odessa, pass. Holtenau 27./5. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 28./5. — Oscar II, Hempel, ank. her 22./5. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 26./5. — Perm, Gotthardt, ank. Liban 29./5. — Pregel, Iversen, ank. Borgå 26./5. — Saga, Hansen, ank. London 26./5. — Saratov, ank. Libau 25./5. — Saxo, Müller, ank. Windau 25./5. — Seine, Damp, pass. Brunshüttel 28./5. — Texas, Clausen Kaas, ank. Buenos Aires 22./5. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 28./5. — Tiber, Bech, afg. Tunis 27./5. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 27./5. — Tula, Therkildsen, ank. Rotterdam 28./5. — Tyr, Thuring, afg. herfra 28./5. — Viking, Meyer, ank. her 22./5.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Swansea 27./5. — Martha, Christensen, afg. Rouen 28./5. — Elna, Rathje, ank. Rotterdam 14./5. — Therese, Pedersen, afg. Oran 24./5. — Harriet, Larsen, afg. Sundsvall 22./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Ghent 27./5. — Simone, Møller, ank. Rouen 25./5. — Jeanne, Olsen, ank. Bordeaux 24./5. — Vera, Larsen, afg. Sfax 21./5. — Daisy, Lagesen, afg. Gelle 22./5. — Annine, Leth, ank. Boness 22./5. — Kamma, Löffler, ank. Barcelona 24./5.

**Vesterhavet.** Nordsoen, Gram, ank. Antwerpen 28./5. — Johanne, Thøgersen, pass. Hanstholm 28./5. for Stege. Fylla, Braich, pass. l'ouessant 28./5. for Alicante. — Ellen, Hansen, ank. Grimby 27./5. — Nerma, Degu, ank. Rostock 27./5. — Karla, K. Nielsen, ank. Cherbourg 27./5. — Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 26./5. for Barcelona. — Ulla, Hansen, pass. Hook of Holland 27./5. for Brahe. — Marie, Jessen, ank. Aguilas 26./5. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 26./5. for Rabat. — Dagmar, Skou, ank. Kjøbenhavn 26./5. — Nora, Lauritsen, ank. Esbjerg 25./5. — Rigmor, Uldall, ank. Esbjerg 25./5. — Stella, Pedersen, afg. Kjøbenhavn 25./5. til Wasa. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 25./5. for Casablanca. — Bodil, Jensen, afg. Grimby 24./5. til Aarhus.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 27./5. til Kiel. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 25./5. til Tofte. — Harald Klitzgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 25./5. til Dunston. — Russ, Petersen, afg. Santa Fé 15./5. til Rotterdam. — Vladimir

Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 21./5. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 22./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Las Palmas 21./5. til Göteborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Gaboto 24./5. til Helsingborg. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 24./5. — Helene Moreh, Thorsøe, ank. Miramichi 21./5. — Newa, Dahl, afg. St. Lorenzo 9./5. til U. K.

**Det ostasiatiske Kompagni.** Buntang afg. Colombo 22./5. udg. — Samui afg. Colombo 22./5. udg. — Bandon afg. Sabang 19./5. hjemg. — Pangan afg. Port Said 23./5. udg. — Chumpon ank. Kjøbenhavn 24./5. hjemg. — Esrom afg. Singapore 3./5. hjemg. — Ørkild afg. Vliessingen 22./5. udg. — Arabien afg. Sabang 25./5. hjemg. — Kina afg. Kjøbenhavn 25./5. — Siam pass. Perim 24./5. udg. — Tranquebar afg. Hull 24./5. hjemg. — Cathay afg. Cape Town 22./5. udg. — Indien ank. Vladivostok 17./5. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. Rotterdam 28./5. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 19./5. hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 18./5. hjemg.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Genua 25./5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Hernösand 24./5. — Svend, Schmidt, ank. Gelle 24./5. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 28./5.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Sarpsborg 26./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Åbo 26./5. — Holland, Poulsen, ank. Bandholm 28./5. — England, Andersen, ank. Esbjerg 25./5. — Rusland, Bennetsen, ank. Kjøbenhavn 28./5.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Newport Mon 25./5. — Europa, Hansen, afg. Newport 29./5. — Frankrig, Friis, afg. Windau 26./5.

**Dampskibsselskabet af 1811.** Edna, Iversen, ank. Kjøbenhavn 27./5. — Alf, Clausen, ank. Sarpsborg 25./5.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Seham 24./5. — Freja, Nielsen, ank. Kalundborg 26./5. — Vera, Thing, afg. Yarmouth 25./5.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstedt, ank. Petersborg 23./5. — London, Bom, ank. Emden 24./5. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 21./5. — Bryssel, Kaas, afg. Riga 23./5. til Ghent.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Neapel 23./5. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Kronstadt 23./5. — Roma, v. Thun, ank. Aalesund 15./5.

**Skandia.** Rimfaxe, Westergaard, ank. Burntisland 27./5. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 25./5. — Gulfaxe, Petersen, ank. Korsør 24./5.

**Dansk Dampskibsselskab Rossia.** Generalkonsul Elisejeff afg. Blyth 22./5.

**Dania.** Ely, Meinertz, ank. Hernösand 19./5. — Nelly, Clausen, ank. Danzig 21./5. — Fanny, Eriksen, pass. Holtenau 23./5. for Ørnskoldsvik. — Lilly, Nielsen, afg. Hargshamn 24./5. for Cadix. — Alexy, Sørensen, ank. Saffi 2./5. — Dagny, Bang, afg. Hamburg 21./5. til Bordeaux. — Mary, Clausen, afg. Sundsvall 24./5. til St. Brieux.

**Æro.** Energi, Jensen, ank. Methil 25./5.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Hull 24./5. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 26./5. — Sjælland, Svarrer, ank. Aalborg 24./5. — Agnete, Dam, ank. Odense 25./5. — Hermia, Farup, ank. Leith 27./5. — Alice, Jørgensen, ank. Danzig 25./5.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Kronstadt 28./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Danzig 24./5. — Valborg, Hansen, ank. Grangemouth 27./5. — Estrid, Hansen, ank. Blyth 27./5. — Gunhild, Hensen, afg. Riga 24./5.

#### Sejlskibe.

**Rønne.** Hans Peter, Holm, ank. Kulmar 19./5. — Magnus, Hansen, ank. Karlskrona 20./5. — Veset, Kofoed, ank. Aarhus 20./5. — Nestved ank. Timmerabben 21./5. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 22./5. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 22./5. — Sigurd ank. Stege 24./5. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebaksmunde 24./5.

**Æro.** Bien, Petersen, ank. Swinemünde 23./5. — Æro, Christensen, ank. Sundsvall 23./5. — Venus, Weber, ank. Swinemünde 24./5. — Elise, Nielsen, afg. Akureyri (Island) 24./5. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Sundsvall 24./5. — Ægir, pass. Dungeness 22./5. ostg. — Malfridur, Hansen, ank. Pillau 25./5. — Albertine, Madsen, ank. Pillau 25./5. — Karen, Boye, ank. Halmstad 24./5. — Alfa, Madsen, pass. Dungeness 22./5. ostg. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 25./5.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Maj 1912. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Danske Havne. — Efterretninger for Søfarende.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Botaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinge, hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lods penge, naar Lods benyttes:</b> Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litsen penge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhus med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Specialfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod. ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen <b>Yderhavnen</b> , ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. <b>Inderhavnen</b> , 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørgeres af Ladringsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibsbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkuh,
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind.- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	<b>Ingen Ballastafgift.</b> <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Bugsering foregaalet og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bajer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærmeres Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførselen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petrolenudok, Tordok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.


	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Storny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slots 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Næsø.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kultursynning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredder er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køhalingsplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præstø.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.




	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmebørende Fartøjer det halve.  <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugaerdamper</b> <b>ufornøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køl, halingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Seen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Renne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 1/2, & 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværkevand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværkot. Bugserbaade.

Telegram-Adresse „Justice, Cardiff“, Code: ABC 5th. Ed. Skriv efter Illustrerede Prisoppgaver.



**LOVERIDGE, LTD.**  
DOCKS, CARDIFF.  
Fabrikant af:  
Træ- og Jernblakke, Rørlednings Spring-Buffers, Couves' automatiske Hølgeltemper, Ventilatorer etc. etc.  
En gros Handel & Export  
**DEKS- OG MASKINUDSTYR.**  
Eneagentur i Kjøbenhavn:  
**NORDISK TEKNISK MATERIALE-HANDEL**  
24 Amaliegade. Telf. Nr. 2117.



**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
af Skibsfører J. Kusk Jensen.  
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.  
Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Telegramadr: „Smith, Cronstadt“.

**Hans Smith.**  
Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

**Fraissinets Varmluft-Fejeapparat**  
Patent  
for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Hør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. - Vægt kun 3 1/2 kg. - Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. - Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. - Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Dr. med. Goldschmidt.  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

**„Kend Dit Skib“.**  
En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.  
Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensternes Eftlg., Hr. William Jensen, Toldbodvej.  
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekspil.


**Kunstfyrværker Fritz Busch**  
anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.  
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Staabsmanddriftens  
Safarthsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

**Skibshypotheklaan** mod 1. Prioritets Panterel.  
Société Belge de Crédit Maritime.  
72 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

I Aalborg Havn  
findes nu  
**Reparationsværft**  
med tilhørende  
**4 Ophalingsbeddinger.**  
Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

**A/S Randers Rebslaaeri**  
Hamp- og Staaltrædstougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staalouge**  
til Skibsbrug og Elevatorer.  
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.



**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Stedvorders & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.  
Tlf. : „Hansens“  
Cronstadt

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Markristensen.

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.  
**MARIAGER.**

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finlaud)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.  
**Aalborg.**

**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Eftert.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkallix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförning.

**Hill-Madsen<sup>o</sup>**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarlum  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventarie  
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

**G. C. de Baerdemaeker**  
Skibsmægler og  
Speditør  
Gent, Belgien

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**  
H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn  
Nybygning af Staal- og Træskibe:  
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene  
**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**  
Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlhoffermand, Kjøbenhavn.

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.

**Budtz-Jørgensen**  
Tordenskoldsg. 29. Tlf. Byen 77.  
**Skibs-Blikkenslageri.**  
Leverandør til D. F. D. S.

**Bjørch-Jensen & Co.**  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.  
**Telefon 7262.**

**De private Assurandører lim.**  
i Kjøbenhavn  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasure. Telefon-Nr. 42

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**  
i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Hørækvilpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886, Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Mønie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Esbjerg**

## Tovværks-fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-  
**Tovværk**

til staaende og løbende  
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.



## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faaa overalt.

**Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Forlang altid

## OTTO MØNSTED'S

Margarine

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 4. Juni 1912.

19. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)  
SOUTHALL, nr. LONDON.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

## De private Assurandeurere lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

**Nic. Heimbürger**

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Efft., St. Annaplads 19 & 21.

**Rahtjens originale Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Water Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skiborederi, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

**Fraissinets Patent Varmlufts-Fejeapparat**

for Røg- og Vandrerækedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Hør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Keddens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer snarledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

**Marstal**

**Staalskibbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

**„Kend Dit Skib“.**

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Walton's Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Forænderes Lokal og hos Blaukestejnens Efftg.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Eksp.

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cedervalls-Patontbeskyttelse for Skruetaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**Bjorch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr. „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.



## WYANDOTTE.

Verdens bedste Rense- og Rengørings-  
middel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda  
overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør an-  
vendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen

Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



## I Aalborg Havn

findes nu

### Reparationsværft

med tilhørende

#### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvæk

**Nyhavn 53.**

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

**Aalborg**

anbefaler sig med alt til Fagot behørende

Reel og billig Betjening garanteres.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

## Dampskibsfører.

En Styrmand i sin bedste  
Alder, kendt i alle Farter,  
fineste anbefalinger, kunde  
ønske at føre Damper. Kon-  
stant Kapital haves disponibel.  
Billet mrk. „Dampskibsfører“  
indlægges paa Bladets Kont.

## Fører.

En Mand i Trediverne med  
alm. Styrmands-Eks. søger  
Ansættelse som Fører i Sæt-  
teskipperfart. Billet mrkt.  
„Fører 201“ modtager dette  
Blads Kontor.

## En Udflugt med et Sejskib

helst Syd paa  
ønskes fra Tiden omkring den  
1ste Juli. Opgivelse af Pris  
pr. Dag ønskes. Billet mrkt.  
„200“ sendes til Bladets Kont.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til  
Forberedelses- og Mellem-  
skoleklasserne; 1 Gymnasie-  
klasse nyspr. og mat. og 2  
Gym.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Dr. med. Goldschmidt,

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2. Træffer Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

## Cornelius Knudsens Etabl.

**Købmagergade 15**

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for  
Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidglas. Saltmaalere  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre.  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**  
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-  
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott** HAMBURG Georgspl. 10.

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske  
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 1. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Konference i Kristiania om Indførelse af ensartede Regler for Transport af farlige Ladninger og af en for de tre nordiske Lande ensartet Trælastelinie. — Til at repræsentere Fællesrepræsentationen ved disse Konferencer indstilledes Direktør ved Det forenede Dampskibsselskab N. I. Høst og eventuelt Dampskibsreder A. N. Petersen.

2. Skrivelse fra Samme angaaende en af den britiske Regering planlagt international Konference om internationale Bestemmelser angaaende Lastelinie for Koffardskibe. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om at paalægge Mæglerne i Kjøbenhavn at drage Omsorg for Overholdelsen af de i § 10 i Mønstringsloven givne Regler for Tilsynet med danske Søfolk i fremmede Skibe. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende eventuel Indførelse af Signaler for Skibe, der føler sig forulempet af Søgelys ved Indløbet til befæstede Havne. — Indstilling til Ministeriet, hvori bl. a. henstilledes, at Spørgsmaalet om Søgelys i sin Helhed eventuelt optages til Behandling, vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Oprettelsen af et dansk Vicekonsulat i Charkow. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af det danske Vicekonsulat i Norrköping. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Meddelelse fra Samme om, at Fyrskibet »Graadyb« den 15. August d. A. eller snarest muligt derefter vil blive flyttet c. 2½ Sm. længere ud, saa at det kommer til at ligge midt i Skallingen Fyrs hvide Vinkel paa 55° 20' N. Br. 8° 4' 5" Ø. Lgd.

Kjøbenhavn, den 4. Juni 1912.

Isforholdene i Nordatlantenhavet i Marts og April 1912. Det amerikanske Hydrografic Office Pilot Chart over Nordatlantenhavet for Maj Maaned d. A. bringer herom følgende Meddelelser:

Isbjerge og Ismarker har været ualmindelig talrige i denne Sæson og er drevet længere mod Syd end sædvanlig. I Løbet af Marts har Ismarkerne naaet til 43° 30' N. Br., hvorimod Isbjerge ikke har været set Syd for 45° N. Br. eller Øst for 46° V. Lgd. I Begyndelsen af April drev Isen hurtig mod Syd, og den 5. og 6. April passerede den franske Damp »St. Laurent« Randen af en Ismark, som naaede fra 45° 56' N. Br. og 46° 10' V. Lgd. til 43° 45' N. Br. og 49° 19' V. Lgd., og bestod af utallige Stykker tæt sammenpakket Is, af hvilke nogle havde en Højde af 100 Fod. Der fandtes øjensynlig ingen Aabninger i denne Ismark. Da Isen

den 10. April var drevet endnu længere mod Syd og Øst, mødte den franske Damp »Niagara« paa 44° 20' N. Br. og 48° 10' V. Lgd. en Ismark, som strakte sig saa langt, Øjet naaede. Den kom klar af Isen den 11. April i 41° 50' N. Br. og 50° 20' V. Lgd. Utallige større og mindre Isbjerge, mindst Hundrede blev set i Ismarken. Isen var meget tyk, og skønt Skibets Fart blev sat ned til 4 Knob, blev flere Bovplader beskadiget ved at trænge gennem Isen. Den 11. April var Isen naaet endnu længere mod Syd, saa den engelske Damp »Carmania« fra 41° 56' N. Br. og 50° 20' V. Lgd. til 41° 54' N. Br. og 51° 30' V. Lgd. mødte c. 30 store Isbjerge og udstrakte Ismarker. Nogle af Bjergene var fra ¼ til ½ Sm. lange og 400 Fod høje. Den 13. April blev tre store Isbjerge set paa 41° 49' N. Br. og 50° 08' V. Lgd. og et Isbjerg paa 41° 39' N. Br. og 50° 08' V. Lgd. Fra 41° 50' N. Br. og 51° 01' V. Lgd., langs med den vestgaaende Damperrute indtil 30 Sm. vestligere, blev en Ismark passeret af den britiske Damp »Borderer«, som strakte sig saa langt imod Nord og Syd, som man kunde se. Seksten Isbjerge blev observeret i denne Mark.

Den 14. April var Isen drevet endnu længere mod Syd, og medens to enkelte Isbjerge var naaet ned til 41° 27' N. Br. og 50° 08' V. Lgd., var Hovedmassen af Isen øjensynlig endnu Nord for 41° 35' N. Br., strækkende sig fra 49° 15' V. Lgd. til 50° 30' V. Lgd. Den 15. April strakte Ismarken sig mere mod Øst, idet baade Bjerger og Ismarker blev mødt af den engelske Damp »Memphian«, som kom ind i Isen paa 42° N. Br. og 48° V. Lgd. og passerede gennem en Mark af brækket Is og Isbjerge til 49° V. Lgd. Isbjerge blev observeret baade imod Nord og Syd, saa langt som man kunde se. Den 18. April havde Isens sydlige og østlige Bevægelse udstrakt sig fra 41° 52' N. Br. og 47° 59' V. Lgd. til 41° 33' N. Br. og 50° V. Lgd., medens nu enkelte Isbjerge havde løsrevet sig fra Ismarken og naaede 40° 27' N. Br. og 48° V. Lgd. Den 17. April saa den engelske Damp »Mauretania« et mellemstort Isbjerg paa 41° N. Br. og 48° 41' V. Lgd., hvilket til den Tid var det Isbjerg, der var set sydligst.

Strejkerne i London. London, den 31. Maj. Den Konference, hvortil Regeringen til i Dag havde indbudt Repræsentanter for Arbejdsgivere og de strejkende Arbejdere, er mislykkedes. Transportarbejdernes Delegerede indfandt sig i Morges i Handelsministeriet, men der indfandt sig ingen Repræsentanter for Arbejdsgiverne. Efter at have konfereret med Sir George Asquith begav de Delegerede sig til Indenrigsministeriet, hvor de efter Forlydende havde en Konference med Medlemmer af Ministeriet. Efter Konferencen mellem Ministrene og Strejkeudvalget i Indenrigsministeriet udtalte Arbejderføreren Ben Tillet, at Regeringen havde foreslaaet Oprettelsen af en Voldgiftsret for Londons Havn. Forslaget vil blive taget under Overvejelse af de Strejkende og Arbejdsgiverne, og en Afgørelse ventes den 3. ds.

Londons Rederforening bekendtgør, at dens Medlemmer fremtidig kun antager Arbejdere, der forpligter sig til at arbejde sammen med ikke-organiserede Arbejdere.

Tilførslen af Levnedsmidler er nu fuldstændig regelmæssig. Der var i Gaar tilført mere Oksekød, end der kunde sælges.

Generalkonsul Valdemar Faber i London telegraferer den 31. f. M. til Udenrigsministeriet:

Baade Skibsrederne og Havnemyndighederne afslaar Konference i Dag med Strejkelederne. Begge Parter ruste sig til en afgørende Kamp, hvis endelige Resultat Dagspressen mener til Slut vil gaa imod Strejkelederne.

London, den 1. Juni. Strejkesituationen er ikke undergaaet nogen Ændring. Efter Indbydelse af Havnemyndighederne i London fandt der den 31. f. M. en Konference af Rederne Sted. Disse erklærede, at de ikke kunde gaa

\* De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

med til Regeringens Plan om at skabe en Organisation af Arbejdsgivere, som alle Arbejdsgivere skulde tiltræde og hvis Afgørelse skulde være bindende for alle Medlemmer. Efter Arbejdsgivernes Anskuelse kunde en saadan Organisation kun have raadgivende Myndighed.

(»Ritz. Bur.«)

Verdens største Skib løbet af Stabelen. Den 23. ds. er Hamborg-Amerikaliniens ny Kæmpeskib »Imperator« løbet af Stabelen paa Vulcan-Værftet i Hamburg, i Overværelse af den tyske Kejser og en meget stor Tilskuerkreds. Denne Damper er den første af tre Skibe paa 50,000 Tons, som nævnte Selskab lader bygge. Kølen blev lagt i Juni Maaned 1910 og Skibet vil ikke blive helt færdigt forend til næste Aar. Det er delt i det største Antal vandtætte Rum, som noget Skib hidtil har været delt i og faar 11 Dæk. Dets Vægt ved Afløbningen opgives til 27,000 Tons. Skibets Dimensioner er: Længde 881 Fod, Bredde 96 Fod og Højde fra Kølen til Hoveddækket 60 Fod. Det vil kunne tage 800 1ste Klasses, 600 2den Klasses, 975 3dje Klasses og 1,800 Mellemlækspassagerer, og skal have en Besætning af 1,100 Mand, altsaa ialt 5,275 Personer.

Maskineriet bliver paa 63,000 Hestes Kraft og bestaar af 4 Turbiner og 46 Vandrørskedler, der driver 4 Skruer. For at formindske Skibets Slingringer bliver der anbragt Slingretanke, som tilsammen rummer 250 Tons Vand.

Titanic Katastrofen. Senator Smiths Beretning over »Titanic« Katastrofen vil, i Følge »New York American«, blive forelagt Senatet en af disse Dage. I denne tilskrives Skibets afdøde Kaptajn, Smith, det umiddelbare Ansvar for Ulykken. Det bliver sagt, at naar han havde taget Hensyn til de Ismeldinger, som indløb fra fire forskellige Skibe, saa var der blevet sparet 1,631 Menneskeliv. Farten har kort forend Sammenstødet været 24½ engelske Mil, og var stadig blevet forøget, efter Modtagelsen af Ismeldingerne. Direktørerne Ismays og Andrews Nærværelse har i al Fald afgivet Bevæggrunden hertil. Beretningen fremhæver endvidere, at skønt Vejret var udmærket og Baadene kunde rumme 1,076 Personer, var der kun blevet reddet 704 Personer. Ingen af Redningsbaadene var forsynet med Kompas, kun tre havde Lanterner og alle var de utilstrækkelig bemandede. Udkigsfolkene havde kunnet advare Skibet i rette Tid for Isen, hvis de havde haft Kikkerte. Der var desuden ikke foretaget passende Prøver af Skodderne forend Afrejsen og heller ingen under Sejladsen.

Markoni-Telegrafisterne bliver rost, og det bliver erklæret for nødvendigt, at ethvert Skib, selv det mindste, har to Telegrafister. Beretningen omtaler de engelske Skibsfartslove som forældede og opfordrer de forskellige Søfartsnationer til i Fællesskab at træffe Forholdsregler til Skibsfartens Sikkerhed, da saadanne er paatrængende nødvendige.

(»Hamb. Cor.«)

Ændringerne til Lodsloven og Lodslovningsloven. Landstingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Ændring i Lov om Lodsvesnet af 13. Juni 1879 m. v. har Torsdag den 30. f. M. med J. Berthelsen som Formand og Tvede som Ordfører afgivet Betænkning.

At der ved Lovforslaget søges gennemført en større Enhed i Lodsvesnets Ordning, kan Udvalget tiltræde, ligesom man ogsaa anerkender, at den stadige Indskrænkning i Lodsvesnets Benyttelse berettiger til Formindskelse af Personellet i Lodsvesnets Administration.

Udvalget billiger saaledes, at de nuværende to Overlodsdistrikter sammendrages til et Lodsdirektorat, og at Lodsinspektørposterne ved Helsingør og Dragør Lodse-

rier nedlægges samtidig med, at Bestyrelsen af disse overgaar til Lodsoldermænd eller Lodsformænd.

Med Hensyn til det under Lovforslagets første Behandling i Landstinget fremdragne Spørgsmaal om, hvorvidt Indtægterne af Langlodsningen i Sundet, efter den Lovforslagets § 6 givne Affattelse, kan inddrages i de Indtægter, der skal fordeles mellem Helsingørs, Nyborgs og Frederikshavn—Hirtsholmens Lodserier, har Udvalget ført Samraad med Ministeren og stiller derefter et Ændringsforslag, hvorefter det slaas fast, at Indtægterne af Lodsningerne i Øresundet ikke skal henregnes til Farvands- eller Langlodsninger og altsaa ikke blive gjort til Genstand for Fordeling mellem de nævnte Lodserier.

Med denne Ændring, der er tiltraadt af Ministeren, indstiller Udvalget Lovforslaget til Vedtagelse.

Landstingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Ændring i Lov om Lønninger m. v. ved Lodsvesnet af 13. Juni 1879 har Torsdag den 30. f. M. med Jørgen Berthelsen som Formand og Tvede som Ordfører afgivet Betænkning.

Udvalget indstiller Lovforslaget til uforandret Vedtagelse.

Havneanlæg paa Island. Havneanlægget i Reykjavik er nu udbudt til offentlig Licitation. Tilbudene skal være indsendt inden den 31. August. Arbejdet er planlagt at vare i 4 Aar. Arbejdet ved Telefonlinien til Stykkisholm er i fuld Gang, og Aarets Vejarbejder bliver paabegyndt i den nærmeste Fremtid.

Den med saa stor Spænding imødesete Jærnbaneplan vil antagelig nu blive fuldt oplyst, idet Ingeniørerne har paabegyndt Undersøgelsen af Linien herfra til Tingvalla og derfra Syd paa til Floa.

I Havnefjord er en Dampskibsbro under Opførelse.

I Vestmano arbejder Havneingeniør Bech for Tiden paa en Plan til Forbedring af den derværende Fiskerihavn.

Svaneke Havn. Marineministeriet meddeler: Indsejlingsfyret paa Bolgebryderen og de 2 røde Ledefyr ved Svaneke Havn vil paa Grund af Havnens Udvidelse være slukket indtil den 15. September d. A. I samme Tidsrum vil Havnen være lukket.

Göteborgs Havn. Göteborg, den 23. Maj. Göteborg Byraad har vedtaget at anvende et Beløb af 5,255.000 Kr. til Udvidelse af Göteborgs Havn.

(Ritz. Bur.)

Konsulatvæsnets. Den 25. Marts har Udenrigsministeriet oprettet en Post som ulønnet dansk Vicekonsul i Genua og samtidig ansat Carlo Scerni som ulønnet dansk Vicekonsul i Genua under det danske Konsulat.

En Undervandsklokke ved St. Vincent. En Undervandsklokke skal, i Følge »Norg. Hand. og Sjøft.«, anbringes ved Kap St. Vincent i Portugal. Det paatænkes ogsaa at anbringe en saadan udfør Ushant.

Afmærket Vrag. Marineministeriet meddeler: Paa Grunden »Gammel-Tolke«, Grønsund, ligger sunket Vraget af Jagten »Gullid«. Vraget er beliggende paa c. 22 Meter Vand, 500 Meter SSØ. for 3-Kosten »Gammel-Tolke Vest«. Over enkelte Dele af Vraget er der kun c. 0,7 Meter



Vand. C. 30 Meter Vest for Vraget er udlagt en Vragvager med grøn Stage og grønt Flag.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S/S. Nr. 83/1911, afsagt den 26. September 1911. Arbejdsmand Chr. Bahrt som Værge for Robert Bahrt mod Antikvitetshandler A. S. Ørsted-Matsen.

Arbejdsmand Chr. Bahrts 14-aarige Son Robert Bahrt, der i e. to Maanedere havde assisteret Foreren paa en af de Indstævnte, Antikvitetshandler A. S. Ørsted-Matsen, tilhørende Motorbaade, der gik i regelmæssig Passagerfart her i Havnen, som Billeter og Medhjælper, kom den 3. Juni f. A. til Skade ved Fortøjningen af Motorbaaden under følgende nærmere Omstændigheder.

Motorbaaden kom fra Islands Brygge og skulde anløbe Landgangsbroen ved Niels Juelsgade. Forinden Baaden lagde til, sprang Robert Bahrt op paa Broen for at fortoje ved en Klampe, der findes paa Broen. Han tog hurtig Tørn om Klampen med Fortøjningstrossen, men Baaden var i stærk Fart, og det var ham umuligt at standse den; under Forsøget herpaa fik han imidlertid sin Haand i Klemme. Han blev umiddelbart derefter kørt til Hospitalet, hvor der blev konstateret en Knusning af yderste Ende af fjerde Finger paa højre Haand, og hvor der derefter blev foretaget en Amputation af Fingeren paa andet Led.

Idet Citanten gør gældende, at Skaden skyldes Uforsigtighed fra vedkommende Førers Side, har han som Værge for Sønnen paastaet Indstævnte tilpligtet til at betale 500 Kr. som Erstatning for vedvarende Nedsættelse af Arbejdsevnen, Tab af Arbejdsfortjeneste, samt Lidelse, Ulempe, Lyde og Vansir, foruden Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaet sig frifunden, idet han dels benægter, at der foreligger Uforsigtighed fra Forerens Side, og dels hævder, at han i hvert Fald intet Ansvar har.

Efter den Vidneforklaring, der er afgivet af nogle Personer, der stod i Nærheden, da Ulykken passerede, maa det antages, at Baaden havde en ret stærk Fart, og at Fortøjningstrossen var for kort til at standse Baaden, naar den kom med en saadan Fart. Vidnerne har udtalt, at Robert Bahrt efter deres Mening ikke har gjort sig skyldig i nogen Uforsigtighed, og at der, saafremt han havde sluppet, efter deres Skøn havde været Fare for, at Motorbaaden var løben ind i Damperen »Holger Danske«, der laa fortojet lige i Nærheden.

Foreren af Motorbaaden har selv erkendt, at han havde ret stærk Fart, da han stod ind mod Landgangsbroen, men han har angivet som Grund, at det havde været hans Mening at løbe hen til en af de paa Broen anbragte Jernstøtter. Efter det foreliggende maa der gaas ud fra, at disse Baade plejer at fortoje ved Klampen, men at de undertiden — naar der samtidig er flere Baade, der skal anløbe Broen — fortojer ved en af Jernstøtterne. Ved denne Lejlighed laa der ingen anden Baad, og der var heller ingen anden Baad i Sigte, men Foreren har angivet, at han ventede, at der snart vilde komme en Baad fra Langelinie, og at dette var Grunden til, at han vilde fortoje ved den omtalte Jernstøtte. Han indrømmer, at han ikke havde meddelt Robert Bahrt dette i Forvejen, men han paastaar, at han, da Robert Bahrt var sprungen op paa Broen ved Klampen, raabte til ham: »Ikke der.« Robert Bahrt forklarer, at han ikke har hørt Foreren raabe noget saadant til ham, og ingen af Vidnerne har hørt det. Foreren har selv udtalt, at han ikke ved, om Drengen hørte hans Raab, og han (Foreren) synes saaledes ikke i særlig Grad at have været opmærksom paa den Fare, Drengen udsatte sig for. Et Raab fra Forerens Side om, at han skulde slippe, vilde sandsynligvis have bevirket, at der ingen Ulykke var sket.

Foreren har selv indrømmet, at Fortøjningstrossen, der var c. 1½ Favne, ikke var tilstrækkelig lang til at standse Baaden med, naar den kom med en saadan Fart.

Efter det oplyste tør Retten ikke gaa ud fra, at der med Foje kan lægges Robert Bahrt noget til Last. Han har — pligtopfyldende — søgt at gøre sit yderste for at holde Baaden. Ulykken maa tilskrives Baadens Fart i Forbindelse med Fortøjningstrossens Korthed. Herefter findes Foreren at maatte være ansvarlig. Han maatte, da det var en 14-aarig Dreng, der kun havde været ansat ganske kort Tid om Bord, have en ganske særlig Pligt til at vaage over, at han ikke udsattes for Fare, og han maatte vide, at Drengen ikke selv kunde forudsættes at have den samme Forstand som en erfaren Sømand paa, hvorvidt det var muligt at faa Baaden standset. Foreren burde navnlig i Tide have sørget for at instruere Drengen om, at Baaden ikke skulde fortojes paa sædvanlig Maade ved Klampen.

Som Følge af den Uforsigtighed, som, efter hvad Retten saaledes maa finde, er udvist fra vedkommende Førers Side, maa Robert Bahrt efter almindelige Erstatningsregler kunne kræve Erstatning, og da Bestemmelsen i Solovens § 8 om Rederens Hæftelse for Skade, der er forårsaget af Skipperen ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, ogsaa maa antages at finde Anvendelse paa Næringstab m. m. forvoldt ved Skade paa Person tilføjet nogen af de Ombordværende maa Robert Bahrt kunne holde sig til Indstævnte som Rederen af Motorbaadene for sit Erstatningskrav.

Herefter, og da Indstævnte ikke har fremsat nogen Indsigelse mod Erstatningens Størrelse, vil der være at give Dom efter Paastanden, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 75 Kr.

## Finske Lodsforhold.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget nogle Udsklip af svenske Blade, der omtaler nævnte Forhold: saaledes skriver »Stockholms Dagblad« af 13. Maj bl. a.: De finske Blade indeholder fremdeles Spalte efter Spalte med Beretninger om Soprotester, opholdte Dampere, manglende Sømærker o. s. v., allsammen veltalende Vidnesbyrd om det russificerede Lodsvesens fuldstændige Desorganisation. Der er indforskrevel et ukendt Antal Sofolk fra det Kaspiske Hav og fra Estland, men disse har hidtil forholdt sig temmelig uvirk-somme.

Et Par Grundstødninger indtraf den 10. Maj udenfor Helsingfors. En Jagt, »Omni«, stødte paa Rejsen fra Helsingfors til Borgå paa en Grund udenfor Shifferholmen. Kort Tid derefter ankom Lodsdamperen »Kurs« til Stedet, og ved dens Hjælp lykkedes det at faa Jagten taget af Grunden, saa den kunde fortsætte Rejsen. Værre gik det en Galease, »Laura«, der var lastet og tornede samme Grund; den blev læk, stod fast og bliver rimeligvis Vrag, hvis der kommer stærk sydvestlig Vind med Søgang, forend den kommer af. Under sædvanlige Forhold er denne farlige Grund afmærket, men under de nuværende Forhold indenfor Lodsvesnet er Mærkerne ikke blevet lagt ud.

En tysk Damper, »Johan Russ«, kom den 7. Maj til Oaregrund paa Rejsen til Lovisa. Da der trods det højeste Signal ingen Lods kom, blev Damperen nødt til at ligge ude paa Havet Natten over i Snetykning. Den næste Morgen blev den hjulpet ind til Valkom Lasteplads, hvor den skal indtage Trælast. Damperens Kaptajn har nedlagt Protest hos Notarius Publicus i Anledning af, at Lods ikke kunde faas, og Farvandet ikke var afmærket, ligesom han ogsaa nægtede at betale Lodspenge. Den 9. Maj ankom der fem russiske Lodser til Hangö, som blev anbragt i Lodsstuen paa Talluden. De havde været ude

ved Lodsstationen paa Båklundet, men havde fundet Forholdene for øde til at blive der.

Fra Hernösand meddeles den 12. Maj, at tre norske, kullastede Dampere, som havde søgt Havn der, efter forgæves at have prøvet paa at faa Lods paa den finske Side, er gaaet til Søs og har sat Kurs efter Vasa. Der har de heller ikke kunnet faa Lods, men søger nu, da der er brudt en Isrende gennem Vasa Skærgaard, at liste sig ind ved egen Hjælp.

Den 14. Maj skriver »Dagens Nyheter« bl. a.: Det har allerede været omtalt, at adskillige Dampere har haft store Vanskeligheder med at komme ind til finske Havne, og at f. Eks. Mangten af Lodser næsten helt har standset Søfarten paa Vasa, hvorfra Dampere endogsaa er gaaet ind til svenske Havne i Haab om at Forholdene skulde blive bedre. De sidst ankomne finske Blade omtaler flere saadanne Tilfælde. Saaledes forsøgte den norske Damper »Bottnia« forgæves at komme ind til Kaskö, og da Assurandørerne vægrede sig ved at løbe den Risiko, som Dampere udsatte sig for ved at gaa ind uden Lods, gik Skibet efter at have ligget flere Dage ude paa det aabne Hav til St. Petersburg, hvor Kaptajnen nedlagde Protest hos Notarius Publicus og tog Forbehold om Erstatning.

Lignende Erfaringer har de norske Dampere »Start« og »Ebba Munck« gjort, hvorfor de ogsaa har nedlagt Protest. Andre Dampere har ikke kunnet gaa ind til Helsingfors, da de forgæves har signaleret efter Lodshjælp. Den Slags Forhold kan jo ikke gaa i Længden. Russiske Opmaalingsfartøjer er ogsaa ivrigt beskæftiget i de finske Farvande med at udlægge Mærker. Det vil dog i ethvert Tilfælde komme til at vare meget længe, inden russiske Lodser vil kunne erstatte de finske paa en tilfredsstillende Maade, og i visse vanskelige Skærgaardsomraader vil deres Hjælp maaske ingensinde blive fuldt betryggende. Ikke desto mindre kan det anses som sikkert, at Rusland ikke vil ændre sit en Gang fattede Forsæt om Lods-væsnets fuldstændige Russificering, selv om det ikke kommer til at mangle paa Protester og Klager fra søfarende Magters Side. Naar man gennem Lodsstrekken har haabet at fremtvinge en Forandring i denne Holdning, har man vistnok forregnet sig paa finsk Side. Rusland vil sikkert finde Midler til at tvinge den finske Statskasse til at betale de fremsatte Erstatningskrav, og regner iøvrigt med, at Ubehagelighederne ved Søfartens Vanskeliggørelse ikke mindst vil ramme selve Finland.

Under disse Forhold har man i finske Søfarts- og Handelskredse maattet tænke paa at træffe andre Forholdsregler, hvorfor finske Handelsdelegationer er traadt sammen i Helsingfors for at overveje Stillingen. Delegationerne er gaaet ind paa et Forslag i Følge hvilket Kommunerne skulde opfordres til enten hver for sig eller i Fællesskab at oprette et kommunalt Lodsvesen og at henstille til de afgaaede Lodser at anse det som en Pligt mod Fædrelandet at tage Tjeneste hos Kommunerne.

Man kan derfor gøre Regning paa Oprettelsen af et privat Lodsvesen i Finland om en kortere Tid.

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er Königsberg aller noget fastere og har sluttet til 4½ M., ligesom ogsaa Colberg har sluttet til højere Rater, nemlig 4¼ og 4½ M.: Danzig noterer for meget prompte Skibe, 5 à 5½ M., Stralsund 3¼ M.; de øvrige nordtyske Pladser er gennemgaaende uforandret og ikke videre livlige. Sverig er lige uforandret, og med Hensyn til Danmark har Provinserne kun forholdsvis faa Ladninger; Kjøbenhavn slutter derimod en Del Skibe for Foderhvede, saaledes: 13 Øre til

Kolding og Aarhus, 10 Øre Fakse, 2¼ Kr. Falkenberg og 2½ Kr. til Göteborg, og der søges endnu mere Tonnage herfor. Endvidere sluttedes for Soyakager til Ystad 12½ Øre, Aarhus 12 Øre, Limfjorden 18 Øre.

## Havarier og Forlis.

Børglum, Dpsk. af Kjøbenhavn, er med en Ladning Træ kommet paa Grund ved Gulfsport. Skibet har Assistance.

National, Galease af Bandholm, har den 24. f. M. i Kattegat mistet Stormasten under en stærk Storm. Skibet klarede sig med stort Besvær ind til Helsingør. Senere blev det bugseret til Kjøbenhavn.

Lugebørg, Galease af Kolding, kolliderede den 30. f. M. i Ulfsmund med Fiskerkvasen »Anna« af Kallehave; denne sidste sank paa c. 8 Meter Vand. Besætningen blev reddet.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Rederiet F. Laciş i Hamburg har fornylig købt tre store Sejlskibe, et tysk og to engelske, og har dermed forøget sin Flåde fra 17 Skibe med 41,516 Netto Reg.-Tons til 20 Skibe med 48,300 Netto Reg.-Tons. (»Hansu«.)

Et motordrevet Skib, »Sembilan«, er bygget af Nederlandske Fabriek i Amsterdam og er det andet, der er bygget her. Det første Skib hed »Vulcanus« med 1,900 Tons Displacement, og Dieselmotoren var paa 500 H. K. »Sembilan«s Længde i Vandlinien er 152', Bredde 26' og Dybde 9' 6". Motoren har 3 Cylindre med en Diameter af 12" og Slag 20". Motoren er paa 200 bremsede H. K. og gør 200 Omdrejninger pr. Minut. Hjælpemaskineriet, som kun løber lejlighedsvis, bruger 11 Lbs. Brændselolie pr. Time. Skibet var paa en længere Rejse, fra Amsterdam til Rotterdam, Boston, Selby, Harlingen, Rotterdam, London, Antwerpen, Dordrecht, Lørdon og tilbage til Amsterdam, ialt c. 1,780 Sm., med en Gennemsnitsfart af 7,5 Knob. Skibet havde 25 Tons Brændselolie med paa Rejsen og brugte paa denne 14 Tons eller 11,7 Lbs. pr. Sm. Værftet har for Tiden en Snes Motorer under Bygning, blandt andre til Anglo-Saxon Petroleum Company, Emanuel Nobel og til en hollandsk Kanonbaad. (»Engineering«.)



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 31./5. — Alexandra, Nielsen, pass. Oussant 29./5. — Algarve, Borries, afg. herfra 30./5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Havre 1./6. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. Pillau 2./6. — Antwerpen, Madsen, ank. Galata 29./5. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 31./5. — Arno, Fischer, afg. Marseille 1./6. — Aurora, Gommesen, pass. Oussant 2./6. — Beira, Lunge, ank. Sika 24./5. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 31./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 29./5. — Christian IX, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 1./6. — Dagmar, Bogvad, ank. Petersborg 27./5. — Douro, Sørensen, ank. hertil 23./5. — Esbjerg, Struве, ank. hertil 2./6. — Florida, Andersen, ank. hertil 26./5. — Garonne, Kromann, pass. Portland 30./5. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 28./5. — Hengest, Munck, afg. Riga 1./6. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 1./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 1./6. — Jolantha, Rasmussen, ank. Petersborg 31./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 27./5. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 19./5. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 26./5. — Kursk, Wieneke, pass. Holtenau 31./5. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 29./5. — Louise, Larsen, ank. Pillau 3./6. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 24./5. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 31./5. — Minsk, Harder, ank. Riga 3./6. — Morsø, Nellemann, afg. Riga 1./6. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Lissabon 29./5. — Nordjylland, Søberg, pass. Brunshüttel 2./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 30./5. — Odessa, ank. Hull 29./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 1./6. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 2./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 26./5. — Perm, Gotthardt, pass. Brunshüttel 2./6. — Pregel, Iversen, ank. Helsingfors 31./5. — Soga, Hansen,

ank. London 26./5. — Saxo, Müller, pass. Holtenau 3./6. — Saratov afg. Libau 1./6. — Seine ank. Bordeaux 1./5. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./5. — Thyra, Dam, ank. hertil 2./5. — Tiber, Bech, ank. Genua 29./5. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 27./5. — Tula, Therkildsen, afg. Antwerpen 2./5. — United States, Goltse, ank. Kristiansand 3./5. — Viking, Meyer, afg. herfra 30./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 2./6.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 1./6. — Martha, Christensen, ank. Tynen 30./5. — Elna, Rathje, afg. Rotterdam 30./5. — Therese, Pedersen, afg. Oran 24./5. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 28./5. — Dagny, Therkildsen, afg. Ghent 2./6. — Simone, Moller, afg. Rouen 31./5. — Joanne, Olsen, ank. Port Talbot 31./5. — Vera, Larsen, ank. Bordeaux 2./6. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 30./5. — Annine, Leth, afg. Bønn 29./5. — Kamm a, Löffler, ank. Palamos 31./5.

**C. K. Hansen.** Aggersborg pass. Kjobenhavn 25./5. — Amalienborg pass. Ness 6./5. — Anna Mærsk pass. Kjobenhavn 30./5. — Brattingsborg ank. Rosario 26./5. — Borglum afg. Gulfport 24./5. — Chassie Mærsk pass. Algier 29./5. — Dansborg ank. Tøjby 28./5. — Elsborg ank. Savona 24./5. — Esrom pass. Aden 25./5. — Flynderborg pass. Messina 26./5. — Fredensborg afg. Bougie 29./5. — Frederiksberg afg. Sfax 20./5. — Guldborg pass. Kjobenhavn 25./5. — Gurro afg. Huelva 26./5. — Hammerhus afg. Galvestou 26./5. — Harrildsberg pass. Gibraltar 28./5. — Hundborg ank. Kronstadt 28./5. — Høneborg pass. Kjobenhavn 24./5. — Jelling ank. Mobile 27./5. — Jomsborg afg. Zaandam 26./5. — Jungshoved pass. Algier 28./5. — Jægersborg pass. Gibraltar 26./5. — Kallundborg afg. Glasgow 5./5. — Kalo ank. Marseille 29./5. — Klampenborg ank. Huelva 28./5. — Kronborg ank. Hamburg 15./5. — Lejre ank. Algier 22./5. — Lilleborg pass. Kjobenhavn 29./5. — Marselisborg pass. Høningsvåg 14./5. — Næsborg ank. Hull 29./5. — Peter Mærsk afg. Petersborg 29./5. — Randelsborg ank. Windau 16./5. — Rosenborg afg. West Hartlepool 29./5. — Silkeborg pass. Sagres 27./5. — Skanderborg pass. Gibraltar 27./5. — Skjoldborg ank. Jacobstad 26./5. — Skodsborg ank. Zaandam 29./5. — Spigerborg pass. Sagres 24./5. — Stegelborg ank. Terneuzen 30./5. — Stjerneborg ank. Huelva 18./5. — Soborg ank. Jaquet River 16./5. — Taarnborg ank. Kjobenhavn 16./5. — Tuborg ank. Newport Mon 29./5. — Ulfsborg pass. Portland 29./5. — Uranienborg pass. Kjobenhavn 28./5. — Visborg ank. Rouen 29./5. — Vordingborg ank. Libau 26./5. — Ørkild pass. Gibraltar 29./5.

**Det asiatiske Kompagni.** Bintang ank. Batavia 30./5. for udg. — Samui ank. Singapore 31./5. for udg. — Bandon afg. Sabang 19./5. for hjemg. — Panga pass. Perim 28./5. for udg. — Chumpon ank. Kjobenhavn 25./5. — Esrom afg. Suez 31./5. for hjemg. — Ørkild pass. Gibraltar 28./5. for udg. — Arabien ank. Colombo 28./5. for hjemg. — Siam pass. Perim 24./5. for udg. — Tranquebar afg. Hull 1./6. for hjemg. — Estonia afg. Göteborg 30./5. for udg. — Cathay ank. East London 30./5. for udg. — Indien afg. Vladivostok 29./5. for hjemg. — Kina ank. Antwerpen 28./5. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. Rotterdam 23./5. for udg. — St. Croix afg. St. Thomas 19./5. for hjemg. — St. Jan afg. Paramaribo 30./5. for udg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 1./6. — Johan Siem, Nielsen, ank. Tofte 29./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 29./5. — Russ, Petersen, afg. Santa Fo 15./5. til Rotterdam. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 21./5. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 31./5. til Sarpsborg. — Micael Ontchoukoff, Ilarboe, afg. Rotterdam 30./5. til Göteborg. — Generalkousul Pallisen, Christensen, afg. Gabota 24./5. til Helsingborg. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 30./5. — Helmer Morch, Thorsøe, ank. Miramichi 21./5. — Newa, Dahl, afg. St. Vincent 30./5. til Londondery.

**Vesterhavet.** Inger, Schiff, afg. Saffi 27./5. til Rotterdam. — Ulla, E. Hansen, afg. Brake 31./5. til Blyth. — Nora, Lauritsen, afg. Esbjerg 30./5. til South Shields. — Rigmor, Uldall, afg. Esbjerg 30./5. til Goole. — Nexos, Sorensen, afg. Cardiff 31./5. til St. Servan. — Nerma, Degn, afg. Rostock 30./5. til Kemi. — Stolla, Pedersen, ank. Wasa 30./5. — Gerda, Iversen, afg. Hargshamn 30./5. til Sevilla. — Johanne, Thogersen, ank. Stege 30./5. — Nautik, N. Nielsen, afg. Hook of Holland 30./5. til Barcelona. — Olga, Christensen, afg. Hook of Holland 30./5. til Rabat. — Ellen, A. Hausen, ank. Esbjerg 31./5.

**Vulcan.** Vulcan, Hugstedt, afg. Petersborg 30./5. til Drammen. — London, Bom, ank. 1./6. til Windau. — Paris, Tholander, afg. Kjobenhavn 30./5. til Brahestad. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 31./5.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Neapel 23./5. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Kronstadt 29./5. til Patenncimi. — Roma, v. Thun, ank. Dunston 28./5.

**Form.** Sara, Jensen, ank. Reval 31./5. — Helene, Sorensen, afg. Rouen 31./5. — Sjølland, Svarrer, ank. Libau 1./6. — Agnete, Dam, afg. Odense 1./6. — Hermia, Farup, ank. Rendsburg 1./6. — Alice, Jørgensen, afg. Danzig 31./5.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Petersborg 2./6. — Ragnhild, Schultz, afg. Danzig 31./5. — Valborg, Hansen, ank. Grangemouth 29./5. — Estrid, Hansen, afg. Blyth 30./5. — Gunhild, Hansen, ank. Dunkerque 31./5.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Genua 25./5. — Eklipatika, Hemmingsen, afg. Norfolk 1./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Sundsvall 31./5. — Svend, Schmidt, afg. Hudiksvall 2./6. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 28./5.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Newcastle 2./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Ghent 2./6. — Holland, Poulsen, afg. Bandholm 1./6. — Englaud, Andersen, ank. Hartlepool 1./6. — Rusland, Bennetsen, pass. Skagen 30./5.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Kjobenhavn 1./6. — Alf, Clausen, ank. Sarpsborg 25./5.

**Freem.** Austa, Bagger, afg. Seaham 30./5. — Freja, Nielsen, afg. Kalundborg 1./6. — Vera, Thing, afg. Husum 30./5.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. Hørnsand 1./6. til Ghent. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 30./5. for Rouen. — Fanny, Eriksen, ank. Ørnskjoldsvik 27./5. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 31./5. for Cadix. — Alexy, Sorensen, pass. Peniche 29./5. for Rotterdam. — Dagny, Bang, ank. Bordeaux 28./5. — Mary, Clausen, pass. Brunsbüttel 29./5. for St. Brieux.

**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Wiborg 29./5.

## Sejlskibe.

**Nordby-Fano.** Maracaibo, Svarrer, ank. Maracaibo 15./5.

**Sonderho-Fano.** Elisabeth, Fischer, ank. Rio Grande 29./5. — Martha, Fischer, afg. Rio Grande 31./5. til Havre.

**Svendborg.** Rotha, Hansen, ank. Drøbak 22./5. — Nanna, Madsen, ank. Normaling 22./5. — Kathrine, Hansen, ank. Kjobenhavn Red 22./5. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swine-münde 23./5. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Högauäs 23./5. — Brita, Jensen, ank. Gesle 23./5. — J. M. Nielsen, Mortensen, ank. Triguira 24./5. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kjobenhavn 24./5. — Embla, Mikkelsen, ank. Lovisa 25./5. — Ellen, Andersen, ank. Portsmouth 24./5. — Gæa, Petersen, ank. Ørnskjoldsvik 24./5. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Ørnskjoldsvik 24./5. — Jason, Hansen, ank. Eskefjord 24./5. — Bellona, Nielsen, ank. Boston 24./5. — Ignatz Breum, Lund, ank. Norrköping 24./5. — Brodrene, Jørgensen, ank. Koldby Kaas 25./5. — J. Lotz, Hansen, ank. Paar 28./5. — Vonin, Larsen, ank. Loitk 26./5. — Emanuel, Bentzen, ank. Mariager 26./5. — Anna, Fisker, ank. Helsingfors 26./5. — Britannia, Rasmussen, ank. Wasa 26./5. — Olga, Rasmussen, ank. Stettin 27./5. — Fortuna, Jørgensen, ank. Kotka 27./5. — Capella, Hansen, ank. Frederikshavn 27./5. — Zenitha, Jensen, ank. Umeå 28./5. — Doris, Købke, ank. Conakspay 28./5. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Petersborg 29./5. — Cathrine, Hansen, ank. Stettin 26./5. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Amsterdam 27./5. — Concordia, Henriksen, ank. Leith 27./5. — Lya, Jensen, ank. Solvesborg 27./5. — Helge, Nielsen, ank. Langøe 26./5. — Neptunus, Nielsen, ank. Drammen 28./5. — Vera, Jensen, ank. Charlestown (C.) 28./5. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Aalborg 28./5. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Mariager Fjord 29./5.

**Era.** Agent Petersen, Frederiksen, er ank. til Maracaibo. — Hebe, Clausen, ank. Isafjord 26./5. — Alfa, Madsen, ank. Hamburg 26./5. — Alf, Rasmussen, ank. Folkestone 26./5. — Th. Lohse, Boye, ank. Roune 29./5. — Marie, Petersen, ank. Nakskov 28./5. — Kiana, Christensen, ank. London 25./5. — Mary, Friis, ank. Thorshofen (Island) 27./5. — Arken, Andersen, ank. Åhus 28./5. — Johannes, Stegmann, ank. Bandholm 28./5. — Kristian, Nielsen, ank. Libau 29./5. — Emilie, Friis, ank. Slesvig 29./5. — Marie, Boye, ank. Rudkjøbing 27./5. — Diana, Hansen, ank. Sikeå 29./5. — Nathalia, Eriksen, ank. Middlesbro 31./5. — Norden, Rasmussen, afg. Vasklot 28./5. til Yarmouth. — Kodan, Hansen, pass. Montevideo 29./5. for Colon. — Marstal, Hansen, ank. Stockholm 30./5. — Danmark, Nielsen, ank. Stubbe-kjøbing 30./5. — Christine, Rasmussen, ank. Halmstad 29./5. — Kathinka, Ohlsen, ank. Nakskov 29./5. — Pampa, Svendsen, ank. Arendal 29./5. — Mary, Andersen, ank. Mullerup 30./5. — Nielsen, Christensen, ank. Aarhus 30./5. — Kristiane, Bager, ank. Kolberg 30./5. — Amalie, Andersen, ank. Neufahrwasser 29./5. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Maracaibo 29./5. til Hamburg. — Anna, Petersen, ank. Fugleford 30./5. — Atlantic, Rasmussen, afg. Pensacola 31./5. til Dakar. — Fuglen, Schmidt, ank. Kotka 31./5. — Sejerskransen, Friis, ank. Orth 1./6. — H. C. Christensen pass. Lizard 29./5. for østg. — Ami, Christensen, ank. Pillau 1./6. — Johanne, Hansen, ank. Ransgate 31./5. — Signe, Hansen, ank. Libau 1./6. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Hasle 1./6.

## INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjobenhavn, den 4. Juni. — Sø- og Handelsretsdom. — Finske Lodsforhold. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Braudts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

St. Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt  
Tlf.: „Hansens“

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Harald Christensen,**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Aalborg.**

**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Eftortf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**AXEL LUND** A/S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings  
og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

Overretssagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Pliteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henbørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Husk.**

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**  
Prislister sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandler.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Stolshyring“.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 6552

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 20 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.	

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Fredag den 7. Juni 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwedes Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og  
Blokke  
Davis Farver — Bitumen Paint  
Slangar af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla — Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbølter.



Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.


**Tekn. Maskinhandel.**

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Pliial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p><b>A/s DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke</p> 	<p><b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon 5801 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	---	---

**A/s Randers Rebslaaeri**  
Hamp- og Staalrandstougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staalounge**  
til Skibsbrug og Elevatorer.  
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.



**LANDMANDSBANKEN**  
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Telegramadr.: **Hans Smith.**    Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.  
Etableret 1850.  
**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

Til Skibsbrug  
anbefales  
**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**  
Depot  
Havnegade 47. Telefon 4980.

**De private Assurandører** lim.  
i Kjøbenhavn.  
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.    Telegram-Adresse: Private.    Telefou Nr. 6 og 4106

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**  
af Skibsfører J. Kuak Jensen.  
Udglvet af Dansk Søjlskibsrederi-Forening.  
Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.  
**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Dr. med. Goldschmidt.  
**Hud- og Kønssygdomme**  
 St. Kongenegaade 46. 2. Træfles Kl. 10-12 og 7-8: for Damer Kl. 6-7

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.  
 i København.

tegne Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Frillager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
 Cigarer - Tobakker - Vine  
 til en gros Priser.  
 Telefon  
 Palle 920. **Sct. Annæ Plads 10.** Telefon  
 Privat Nora 795 x.

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
 Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
 Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.  
 Telefon 7262.

**S. Sørensen & Søn**  
 Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
 anbefaler sig med alt til Fagel behørende  
 Reel og billig Betjening garanteres.

## Fører.

En Mand i Trediveerne med  
 alm. Styrmands-Eks. søger  
 Ansættelse som Fører i Sæt-  
 teskipperfart. Billet mrkt.  
 „Fører 201“ modtager dette  
 Blads Kontor.

# MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
 Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMPAER XAN/A



**WYANDOTTE.** Verdens bedste Rense- og Rengørings-  
 middel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda  
 overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør an-  
 vendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i  
 Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**



**OLSKIND**  
 Bedste Olietøj  
**Patent**  
 Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overall.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier, Kastrup (Amager).**

Internationale Agentur for  
 Nybygninger  
 Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
 HAMBURG Georgspl. 10.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:  
 Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0  
 16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
 Carlhoffmann, København.

## Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske  
 Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugsersbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til  
 Forberedelses- og Mellemskoleklasserne; 1 Gynnasie-  
 klasse nyspr. og mat. og 2  
 Gynn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie  
 Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

## Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige  
 Pensionat for Elever, der  
 besøger Marstal Navigations-  
 skole. Prisen er 32 Kr. pr.  
 Maaned om Sommeren og 35  
 Kr. pr. Maaned om Vinteren.  
 Bestyrelsen.

## En Udflugt med et Sejskib

helst Syd paa  
 ønskes fra Tiden omkring den  
 1ste Juli. Opgivelse af Pris  
 pr. Dag ønskes. Billet mrkt.  
 „200“ sendes til Bladets Kont.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
**Ratin's Salgskontor,**  
 Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

## Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine  
 skriver, adderer og subtrahierer  
 L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niessen  
 Skibsproviantering  
 Lager af Manila- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**  
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 122.

## Dampskibsfører.

En Styrmand i sin bedste  
 Alder, kendt i alle Farter,  
 fineste Anbefalinger, kunde  
 ønske at føre Damper. Kon-  
 tant Kapital haves disponibel.  
 Billet mrkt. „Dampskibsfører“  
 indlægges paa Bladets Kont.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
 af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de næstlste Forretnings Lokaler og hos Blanketstellers Eftlg.,  
 Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekspil.

Kjøbenhavn, den 7. Juni 1912.

Efter at *Dansk Søfartstidende* i en Række af Aar var udkommet som Ugeblad, besluttedes det i 1908, forsøgsvis, at lade Bladet udkomme to Gange om Ugen, nemlig Tirsdag og Fredag i Stedet for om Torsdagen, som det hidtil var sket.

Denne Udvidelse skete uden Forhøjelse af Abonnementsprisen, og medførte betydelig forøgede Udgifter for Bladet. En Del af disse haabede man at indvinde ad anden Vej, hvilket dog ikke er lykkedes. Da de Forudsætninger, under hvilke man gjorde dette Forsøg, saaledes er bristet, har Aktieselskabets Bestyrelse, paa et fornylig afholdt Møde, vedtaget at gaa tilbage til den oprindelig Ordning, saaledes at Bladet, fra 1. Juli d. A., kun udkommer én Gang om Ugen, som Regel om Torsdagen, med et noget større Sidetal end det enkelte Eksempplar har haft i de sidste Aar.

Abonnementsprisen bliver fremdeles uforandret.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende:

Danske Skibe i Fart paa Stockholm og paa Havnestæderne i Stockholms Konsulatsdistrikt i de sidste tre Aar vil ses af nedenstaaende Tabel, der er et Uddrag af en Indberetning fra det danske Generalkonsulat i Stockholm til Udenrigsministeriet:

	1909.	
	Antal	Netto Reg.-Tons
Stockholm .....	69	42,154
Det øvrige Distrikt .....	356	219,990
	<hr/>	<hr/>
	425	262,144
	1910.	
	Antal	Netto Reg.-Tons
Stockholm .....	101	59,519
Det øvrige Distrikt .....	402	251,180
	<hr/>	<hr/>
	503	310,699
	1911.	
	Antal	Netto Reg.-Tons
Stockholm .....	63	41,085
Det øvrige Distrikt .....	393	225,239
	<hr/>	<hr/>
	456	266,324

I Forhold til 1910 var der altsaa en ikke ringe Tilbagegang baade i Skibenes Antal og Tonnage, en Tilbagegang, der er kendelig næsten i alle de paagældende Havnestæder, men mest i Stockholm. Kun i Gefle og Sundvall samt i mindre Grad i Pitea og Haparanda var der Tilvækst i den danske Søfart.

De enkelte Byer i Konsulatsdistriktet blev i 1911 anløbet af følgende Antal danske Skibe:

Nyköping 9 med 5,750 R.-T., Gefle 67 med 37,162 R.-T., Söderhamn 46 med 22,094 R.-T., Hudiksvall 12 med 8,803 R.-T., Sundsvall 93 med 41,494 R.-T., Hernösand 46 med 36,210 R.-T., Örnsköldsvik 12 med 5,847 R.-T., Umeå 48 med 17,845 R.-T., Skellefteå 17 med 16,256 R.-T., Piteå 12 med 11,562 R.-T., Luleå 10 med 925 R.-T., Nederkalix 15 med 12,180 R.-T. og Haparanda 6 med 4,111 R.-T. ialt 393 med 225,239 R.-T.

Strejken i London. Udenrigsministeriet har den 3. ds. fra Generalkonsulatet i London modtaget følgende Telegram: Faren for en Nationalstrejke er overstaaet, i hvert Fald foreløbig, men den lokale Havnestrejke fortsættes.

London, den 3. Juni. Et betydeligt større Antal Mænd arbejder i Dag i Dokkerne. Mange Hundrede Mænd, saavel Arbejdere som Folk af andre Livstillinger som f. Eks. arbejdsløse Kontorister staar opstillet i Leadenhall Street udenfor Havnemyndighedernes Kontorer.

Officielt meddeles, at Londons Havnevæsen i Morges har antaget 5,500 Mand til Arbejde i Dokkerne; deraf er 2,000 antaget til varig Tjeneste. I Dag arbejdes der i Dokkerne paa 40 Skibe imod 32 den 1. ds. Antallet af arbejdende er nu næsten 6,000 mod 3,236 den 1. ds.

Londons Havnemyndighedens Kontorer er belejret af Mænd, der ønsker Arbejde, men Stuverne nægter stadig at arbejde, og som Følge deraf indskrænkes Arbejdet til at losse de ankomne Skibe og borttransportere Varerne fra Kajerne. Strejkelederne begyndte den 3. ds. i Indenrigsministeriet en Konference med Regeringen.

Transportarbejdernes Nationalforbund har samme Dag vedtaget at erklære Nationalstrejke, med mindre Forslaget om Oprettelse af et Enighedskammer i Londons Havn bliver gennemført.

Fra Generalkonsulatet i London har Udenrigsministeriet den 5. ds. modtaget følgende Telegram: Da Arbejdsgiverne bestemt fastholder deres Forlangende om Ret til ogsaa at antage uorganiserede Arbejdere og Strejken i Aftes syntes laabt, har Transportarbejderne pludselig givet Tilsagn om Nationalstrejke, hvorved Stillingen atter er bleven truende.

En farlig Sædvane. Paa enkelte Oljedampere har man brugt at anbringe et Lag Savspaaner paa Bunden af det Rum, hvori Oljefade skal staves, for at de kan opsuge den Olje, der spildes ved Lækage af Fadene eller paa Grund af mangelfuld Pakning og derved forhindre, at andre Varer, som er anbragt i samme Rum, bliver beskadiget, skriver »Der Küstenschiffer«. For kort Tid siden fandt man imidlertid paa en Dampers, som havde anvendt Savspaaner paa denne Maade, at der om Natten var gaaet Ild i en Kurv med sammenfejede Spaaner. Dette gentog sig atter nogle Dage senere. Forsøg, som nu blev gjort med Spaaner, der var gennemtrukket af Olje, viste derefter, at denne Blanding er yderst brandfarlig, hvorfor det bestemt maa fraaades at benytte denne Fremgangsmaade.

En Flaskepost. En Meddelelse, som var indlagt i en Flaske, blev fornylig fundet nær ved Telney. Den var skrevet af Mr. G. Allison, Fører af en Grimsby Damptrawler »Persian«, som forsvandt paa en hemmelighedsfuld Maade, da den i December Maaned i Fjor var paa Vej hjem efter at have været ude paa Fiskeri. Meddelelsen er nu blevet undersøgt af Sagkyndige, som har haft Lejlighed til at sammenligne Skriften med Kaplajn Allisons Skrift paa Dokumenter, som er i Board of Trades Besiddelse, og disse har uden Tvøven erklæret Skrivelser for ægte.

Meddelelsen gaar ud paa, at »Persian« var i Færd med at synke efter at være blevet paasejlet af en tysk Dampers, som var gaaet sin Vej uden at yde Hjælp, og at Besætningen, ti Mand, ikke kunde forlade Trawleren, da dens Baad var blevet knust ved Kollisionen. Hermed er dette Skibs hemmelighedsfulde Forsvinden og dets Besætnings Skæbne blevet opklaret. Foranlediget af denne Meddelelse søges der nu Oplysning om, hvilke Skibe der sandsynligvis har været i Nærheden af det Sted, hvor denne Kollision hændte, paa den nævnte Tid.

(»Shipp. Gaz.«)

Sejladsen paa Hvidehavet. Det danske Konsulat i Archangelsk telegraferer den 2. ds. til Udenrigsministeriet: Svære Ismasser forhindrer fremdeles Indsejlingen til Hvidehavet.

Konsulatet telegraferer senere: Myndighederne har lovet at holde Svjatoi-Noss' Fyr å jour med alle Istelegrammer fra Fyrtaarne beliggende nærmere Hvidehavets Hals til eventuel Meddelelse til Skibe. Derved undgaas forhaabentlig Faren ved at prøve paa at forcere ukendte Isstrækninger.

Den 4de ds. telegraferer Konsulatet: To Dampere er ankommen hertil; Isforholdene er fremdeles fortvivlede.

Paa Grund af svære Ismasser og tæl Taage er henved 50 Dampere, hovedsagelig udenlandske, standset ved Svjatoi-Noss-Fyrtaarnet i Hvidehavet. Den fra Norge hertil afgaaede store Bjergningsdamper er endnu ikke ankommen.

Den 5. ds. telegraferes igen: Yderligere ankommen 9 Dampere; endnu megen Is. (»Ritz. Bur.«)

**Sø- og Handelsretsdomme.** Kjøbenhavn, den 4. Juni. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 42,000 Kr. hos Firmaet Jansen & Co. for Bjergning af Dampskibet »Finreite« af Bergen, der den 17. Oktober i Fjor grundstødte i Nærheden af Hyldekrog, 12,000 Kr. hos Firmaet Koch & Co. for Bjergning af Dampskibet »Elsa« af Göteborg, der i Aar den 27. Januar grundstødte paa Anholt Østrev, og 25,000 Kr. hos Firmaet C. K. Hansen for Bjergning af Dampskibet »Margit Groedel« af London, der den 24. December i Fjor grundstødte paa Hillarp Rev ved Helsingborg.

**Truende Strejke.** Southampton, den 3. Juni. Havnearbejderne her truer med Strejke, der vil komme til at omfatte 7,000—8,000 Mand. Arbejderne har opstillet en Række Fordringer angaaende Lønforhold og Arbejdstid, men Arbejdsgiverne har paa Grund af Lønforhøjelsen sidste Sommer nægtet at indlade sig paa en Drøftelse af Arbejdernes Fordringer. (»Ritz. Bur.«)

**Suezkanal-Selskabet.** Paris, den 3. Juni. Ved en Generalforsamling i Suezkanal-Selskabet vedtoges en ny Nedsættelse af Selskabets Takst med 50 Centimer pr. Ton fra d. 1. Januar 1913. (»Ritz. Bur.«)

**Dampere »Russia«.** Det russisk-ostasiatiske Dampskibsselskabs Dampere »Russia«. hvis Reparation i det sidste halve Aar har beskæftiget c. 1,000 Mand hos Burmeister & Wain, forlod den 2. ds. Værftet for at afgaa til Libau. »Russia«s Reparation er, efter hvad der meddeles, den største, noget dansk Værft har haft. (»Ritz. Bur.«)

**Udlagt Fyrskib.** Marineministeriet har fra Lødskaplajnen i Luleå modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Norstrømsgrund« er udlagt paa Station.

**Passeret Mast.** Marineministeriet meddelede: Foreren af Dampskibet »Dronning Maud« har indberettet, at han den 2. ds. har passeret en opstaaende afbrækket Mast, ragende 1 Meter over Vandet 12 Sm. n. m. S. S. Ø. 1/2 Ø. fra Falsterbo Fyrskib.

»Selandia«. Det ostasiatiske Kompagni har den 3. ds. modtaget følgende Radiotelegram: Motorskibet »Selandia« er afgaaet fra Port Said for hjemgaende. Alt vel om Bord.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 50/1911, afsagt den 23. December 1911. Kobmand Leo Wolfsohn mod Aktieselskabet Det ostasiatiske Kompagni paa Dpsk. »Rubonia«s Rederis Vegne.

I November Maaned 1910 indledede Firmaet Wilh. Ganswindt i Danzig Forhandlinger med Skibsmæglerfirmaet Gläfecke & Hennings i Hamburg — hvilke sidste, efter hvad der senere er oplyst, optraadte for Citanten, Kobmand Leo Wolfsohn ligeledes i Hamburg — angaaende en Bortfragtning af det A/S Det russisk ostasiatiske Dampskibsselskab tilhørende Dampskib »Rubonia«. Da det for Befragterne var af Vigtighed at faa Damperen til Disposition i Begyndelsen af den paafølgende December Maaned, søgte Wilh. Ganswindt at faa de Indstævnte — der er Generalagenter for »Rubonia«s Rederi — til at stille Skibet til Disposition saa tidligt som mulig i December Maaned. Som Svar paa de derom skete Henvendelser ndtalte imidlertid de Indstævnte, at Damperen tidligst kunde være lasteklar den 10.—15. December, men at de vilde forsøge at ekspedere den saa tidlig, at den kunde være lasteklar allerede den 8.—12. December. Wilh. Ganswindt fortsatte derpaa Forhandlingerne med Gläfecke & Hennings, og efter at han fra dem havde modtaget et fast Tilbud, telegraferede han det til de Indstævnte, der i deres Svar fremsatte et Modtilbud, hvorhos de præciserede, at Damperen ikke vilde være lasteklar før efter den 8. December. Dette Modtilbud blev af Ganswindt telegraferet videre til Gläfecke & Hennings, hvorved han gengav de Indstævntes Bemærkning om, naar »Rubonia« kunde ventes lasteklar, ved, at den var »lasteklar cirka 8/12«. Idet Gläfecke & Hennings akcepterede de Indstævntes Modtilbud, udfærdigede de under 30. November 1910 et af dem som befuldmægtigede for begge Parter underskrevet Certeparti angaaende den omhandlede Befragtning, i hvilket Certeparti det blandt andet var bestemt, at hvis Damperen ikke skulde ankomme og være rede til at lade senest den 8. December 1910, skulde det staa Befragterne frit for at annullere Certepartiet. Straks efter at de Indstævnte havde faaet tilsendt en Kopi af dette Certeparti, telegraferede de til Wilh. Ganswindt, at »Rubonia« maatte gaa til Liban før til Stettin — hvor den paagældende Ladning skulde indtages — og derfor først kunde ventes lasteklar den 12. December, hvorhos de i en samme Dag afsendte Skrivelse bemærkede, at Certepartiets Klausul om Ret for Befragterne til at hæve det, saafremt Damperen ikke var lasteklar den 8. December, maatte ændres, og endelig tilskrev de, ligeledes samme Dag, Gläfecke & Hennings et Brev, hvori de gjorde opmærksom paa, at Damperen skulde gaa fra Kjøbenhavn til Libau og først derfra til Stettin, hvorfor den ikke vilde være i Stand til at begynde Lastning dersteds førend tidligst den 12. December, og at Ophævelsesklausulen følgelig maatte ændres i Overensstemmelse dermed. Gläfecke & Hennings saavel som Citanten personlig protesterede imidlertid imod, at »Rubonia« foretog den ommeldte Rejse til Libau, før den kom til Stettin, og efter nogen Forhandling, hvorunder de Indstævnte oplystet, at det havde vist sig, at Damperen maatte undergaa forskellige Reparationer, hvad der vilde medføre en Udsættelse af dens Afgang fra Kjøbenhavn, gik de ind paa, at lade den afgaa direkte til Stettin. Efter tilendebragt Reparation ankom »Rubonia« den 12. December 1910 direkte fra Kjøbenhavn til Stettin,



hvor den meldte sig lasteklar den 13. s. M., og den i Certepartiet ommeldte Ladning blev derpaa indladet i Skibet og er med dette ankommet til New York, hvortil den var bestemt.

Under nærværende Sag har derpaa Citanten, der overfor de Indstævnte har reserveret sig Ret til Erstatning for det ham ved »Rubonia«s forsinkede Ankomst paadragne Tab paastaet dem som Generalbefuldmagtigede for »Rubonia«s Rederi tilpligtet til at betale ham:

1. Omkostninger ved Ladningens Henliggen i Bordings fra den 8.—12. December 1910 .....	Mk. 5,549.50
2. Rentetab i Anledning af at Fakturabeløbet først kunde blive ham udbetalt 5 Dage senere end oprindeligt bestemt. . . . .	782.62
3. Kurstab i Anledning af at Kursen for engelske Sterlings gik ned i Lobet af samme Tidsrum .....	875.06
4. Telegramomkostninger, forårsaget ved den ved Forsinkelsen nødvendiggjorte Ændring i Kontrakten med Køberne af Ladningen .....	500.00
	<b>Ialt Mk. 7,707.18</b>

tilligemed Renter heraf indtil Betaling sker.

De Indstævnte har bestridt, at enten de selv eller Willh. Ganswindt paa deres Vegne har garanteret, at »Rubonia« vilde være paa Lasteplass klar til at indtage Ladning senest den 8. December 1910 eller overhovedet nogen bestemt Dag, saavel som at der skulde være indrommet Befragterne Ret til at hæve Certepartiet, hvis »Rubonia« ikke var rede senest den ovennævnte Dag, og de har yderligere bestridt, at Citanten har lidt det af ham nævnte Tab. De har derfor paastaet sig frifunden for hans Tiltale.

Som det fremgaar af det ovenanførte har de Indstævnte, førend Certepartiet blev udfærdiget, udtrykkeligt taget Forbehold overfor Spørgsmaalet om, naar »Rubonia« kunde ventes lasteklar, men herefter samt idet de findes rettidig overfor rette Vedkommende at have protesteret mod den i Certepartiet oplagne Bestemmelse om Ret for Befragterne til at annullere det, hvis Dampereen ikke var lasteklar senest den 8. December 1910, kan denne Bestemmelse ikke anses bindende for dem, og allerede som Følge heraf vil de da være at frifinde for Citantens Tiltale i denne Sag.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves

Dom i S. S. Nr. 121/1911, afsagt den 20. December 1911. Det Offentlige mod Fyrbøder C. R.

Tiltalte, der den 7. Juli 1911 blev udmønstret med Dampskibet »Eos« tilhørende Det forenede Dampskibsselskab og rømte fra samme den 18. August s. A., dømt efter Sølovens § 298 til en Straf af simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

## Lov om Bogføring m. v.

Vi har modtaget følgende:

Da Loven om Bogføring m. v. træder i Kraft den 1. Juli d. A., skal man tillade sig nedenfor, i Uddrag, at erindre om de vigtigste af dens Bestemmelser.

### § 1.

Loven omfatter bl. a. Forsikringsvirksomhed, Mæg-

lervirksomhed og Rederibedrift undtaget Fragtmænd og Skibsførere, der fører eget Skib.

### § 2.

De Virksomheder, der kommer ind under Loven, skal føre en Kassebog, Hovedbog og Statusbog. Status kan dog indføres i Hovedbogen, og Statusbogen i saa Fald bortfalde.

For Sejskibe, der driver Fragtfart, skal Status være foretaget og underskrevet inden 9 Maaneder efter Udlobet af det sidst afsluttede Regnskabsaar.

### § 3.

Enhver Status skal underskrives af Forretningens Indehaver eller Indhavere; bestaar et Selskabs Ledelse af flere Personer, skal Status underskrives af alle dem, der i Følge Selskabets Love er ansvarlige for Driften.

### § 4.

De foran nævnte Bøger skal autoriseres og stemples. Gebyret herfor er 1 Kr. for Autorisationen og 1 Kr. for Stemplingen. Bøgerne skal være pagineret og gennemdraget med Lidse. Forretningsbøger, der tidligere har været benyttet som saadanne, kan autoriseres.

### § 5.

Forretningsbrev, Kopibøger, Telegrammer, Regninger m. m. skal opbevares indtil mulige Krav er forældet.

### § 6.

Den særlige Beviskraft, som er tillagt ordentlig forte Handelsbøger, skal herefter tilkomme Forretningsbøger, som er ordentlig ført og autoriseret, saaledes at den Frist, inden hvilken Fordringen skal gøres gældende, er 2 Aar.

### § 7.

Har en Fallent, hvis Bo er kommet under Fallitbehandling, gjort sig skyldig i svigagtig og uredelig Bogføring, kan han straffes med Forbedringshusarbejde indtil 2 Aar. Har han gjort sig skyldig i grov Uorden ved Førelsen af Bøgerne, straffes han med simpelt Fængsel indtil 6 Maaneder; med Bøder eller simpelt Fængsel indtil 6 Maaneder, hvis han har gjort sig skyldig i grov Uorden ved Opbevaring af Bøgerne eller deres Bilag.

### § 8.

Det paahviler Øvrigheden ved alle forekommende Lejligheder at paase, at de bogføringspligtige er forsynet med de foreskrevne Bøger. (Angaaende denne Bestemmelse udtaler Landslingsudvalget i sin Betænkning over Forslaget til Loven: at det er nærværende Udvalgs Mening, at det ikke skal være Øvrighedens (Politiets) Ret og Pligt ved Undersøgelser at føre et regelmæssigt Tilsyn med Lovens Efterlevelse, men den anførte Bestemmelse skal forstaaes saaledes, at Øvrigheden i Anledning af Tvangsakkorder eller Konkurs, ved kriminelle Undersøgelser, Skiftebehandlinger, eller naar der forlanges Bekræftelse af en Udskrift af Bøgerne o. desl., skal benytte en saadan given Lejlighed til at paase, at Lovens Forskrifter efterleves).

Overtrædelse af Bestemmelserne om: Tidsfristen indenfor hvilken Status skal være foretaget og underskrevet, at Status underskrives af rette Vedkommende, og at Bøgerne skal være autoriseret straffes med Bøder fra 5 til 500 Kr.

Overtrædelse af Pligten til at føre de foran nævnte Bøger, straffes med Bøder fra 10 til 1000 Kr.

## § 9.

Forretningsbøger, der er autoriseret inden Loven træder i Kraft, kan fremdeles benyttes, selv om de ikke er stemplet.

Det anbefales Rederne at anskaffe Loven (Pris 15 Øre).

*Dansk Sejlskibsrederi-Forening.*

## Skoleskibe.

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 27 for 11. April er under denne Overskrift optaget et Indlæg af en »Skibsfører«, som i faa men meget velvalgte Sætninger oplyser om det Dannelsesstandpunkt, der er absolut nødvendigt, for at Skibsførerne paa tilfredsstillende Maade kan varetage de Interesser, som Rederne burde overlade dem. Der anføres: »For et Skibs Fører gælder det jo, lige meget hvilket Skib han end har, at hvor han kommer i Ind- eller Udlandet, har han mange Pligter at opfylde, og blandt disse i Særdeleshed repræsentative Pligter overfor Købmænd, Mæglere, Agenter, Autoriteter og andre. Han skal kunne optræde med saa megen Sikkerhed, at disse Mennesker i ham ser den ligestillede og dannede Mand o. s. v.«

Det er en afgjort Sag, at de fleste danske Skibsførere tilfredsstiller alle berettigede Fordringer i de Retninger, som »Skibsfører« antagelig henviser til, og naar det desværre ikke kan siges om alle, da er Aarsagen vist den, at det ikke er almindelig bekendt, at Rederne ved Forfremmelser tager nogetsomhelst Hensyn til Kundskaber og Dannelse. Saa længe dette er Tilfældet, kan der næppe ventes nævneværdige Fremskridt, ikke en Gang i bedre Kendskab til fremmede Sprog, hvad dog enhver maa indrømme er meget vigtigt for danske Navigatorers Virksomhed.

Fra den Side, der modarbejder Standens tidssvarende Uddannelse, anføres ofte, at danske Navigatorer ikke staa tilbage for ligestillede i Udlandet, og de kan i sproglig Henseende med en vis Ret bekræfte det ved Henviisning til Englænderne, som sjældent forstaaer andet end deres Modersmaal, men der er den Forskel, at de tildeels kan klare sig dermed over hele Verden, det kan vore Landsmænd ikke. Det kan dog ikke nægtes, at Føreren af en stor dansk Rutedamper i England klarede sig ved at medtage en Styrmand som Tolk i Forretningsanliggender, og det samme er Tilfældet med en, der til Stadighed ledsages af 1ste Mester, som Sekretær og Tolk, paa Grund af manglende Sprogkundskaber.

Det er en Selvfølge, at saadanne Undermaalere bidrager til at skade Standens Renomé, men naar Rederne er tilfredse dermed, bør Sagen vel dermed være afgjort. Mange har en anden Mening, som gaar ud paa, at Navigatorer, der søger Ansættelse i Fart paa Udlandet, bør lære at tale, læse og skrive engelsk og dertil i det mindste tale og læse tysk eller fransk. Der er ingen Tvivl om, at de Unge med Glæde vil tilegne sig disse Kundskaber, om de blev bekendt med de deraf følgende Fordele. Blandt den søfarende Ungdom er der for Tiden et fælles Ønske om, at højne Standens Niveau, og der er ingen Aarsag til at tro andet end, at de ogsaa vil paatage sig det dermed forbundne Besvær.

En »Skibsfører« har Ret i, at der vanskelig kan nævnes Eksempler paa Mænd, der gaar ind til ansete og ansvarsfulde Stillinger saa uforberedte som Styrmand, der bliver Førere under danske Dampskibsforhold. Engelske Styrmand er meget heldigere stillet; thi ved at de under hele Styrmandsperioden er Førernes daglige Messekammerater og Omgangsvener, faar de ved Overlevering mange

nyttige og nødvendige Oplysninger, som siden kan komme dem til Gode.

En »Skibsfører«s Anskuelse om Skoleskibes Fortrin som Uddannelsesanstalter for vordende Navigatorer, deler jeg fuldt ud, men da der under dansk Flag kun findes et af dem, og dette kun kan optage et begrænset Antal Elever, saa er det en Selvfølge, at Tilbudet derfra ikke tilnærmelsesvis kan tilfredsstille Efterspørgslen. Der synes at være afgjort Antipati mod Standens Klassificering, og derfor er det nødvendigt paa anden Maade at sørge for en tilsvarende Forberedelse for de mange, der maa hutle sig igennem i Overensstemmelse med de traditionelle, men ikke længere tidssvarende Vilkaar.

De sidste Aars forandrede Søfartsforhold har udjævnet Forskellen mellem Landbefolkning og Somænd, men derfor vil det være en Fordel, at Ungdommen opvokser under ensartede Vilkaar, og dette kan vist lettest opnaas ved at indføre det fra England saa vel kendte »Apprentice« System, som selvfølgelig maa indrettes efter Tidens Tarv, saaledes at praktisk Øvelse om Bord veksler med teoretisk Uddannelse i Land.

Det er en afgjort Sag, at den lange Læretid, der tidligere var nødvendig, for at Somændene kunde lære at udnytte Sejlene paa den bedst mulige Maade, nu kan anvendes paa andre og vigtigere Kundskaber, som helst bør læres i Land. Her kan nævnes Øvelse i Signalering efter Morses System, med Haandflag o. s. v. Dertil kan det anbefales Navigatorer at lære traadlos Telegrafering, som snart vil blive almindelig, og antagelig kan underlægges den vagthavende Styrmand. Sprog og Handelsvidenskab vil dog vist blive de vigtigste Fag ved Siden af Navigation.

Maa »Selandia«s første Rejse ende i Overensstemmelse med et fælles Ønske — som den har begyndt, da vil den sikkert bidrage meget til at reformere Skibsfarten i økonomisk Henseende. For den Del af Standen, som inden den Tid i Dannelse og Kundskaber — som hentydet til af en »Skibsfører«, kan ligestilles med Købmænd og Redere, vil der rimeligvis komme en gylden Tid ved at fælles Interesser forener dem om ærligt Samarbejde for Skibenes Rentabilitet, som i den gode, gamle Sejlskibs Tid.

P. H e d e g a a r d.

## Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har kun bragt faa Forandringer i de hjemgaaende Markeder. La Plata har rettel sig noget og ligger lidt højere pr. Juni, hvorimod Markedet pr. Juli og August nærmest er uforandret. Sortehavet, Middelhavet og Indien er svagere, men Raterne fra det fjærne Østen og U. S. holder sig. Denne gennemgaaende noget flovere Tendens paa det hjemgaaende Fragtmarked menes almindeligvis kun at være forbigaaende, og det er jo en bekendt Sag, at Juni og Juli plejer at være de sløjeste Maaneder i de store Markeder. Glædeligt er det at se, at Fragterne fra Østersøen og Hvidehavet er særdeles faste og stigende, eftersom netop disse Markeder jo har størst Interesse for den danske Tonnage. Kulfragterne, som vi i forrige Uge meddelte var flovere, er igen gaaet opad, navnlig til Middelhavet, men ogsaa til Østersøen viser de Fremgang, og Begæret efter Tonnage er stort i alle Retninger. For Østersøens Vedkommende har Rederne i adskillige Tilfælde ved Udholdenhed kunnet gennemføre deres egne Rater og Betingelser, og en Række særdeles gode Befragtninger har fundet Sted. Det skorter svært paa Korn, men til Gengæld er der Masser af Trælaster. Strejken i London vedvarer endnu, men det synes som om den ikke skal brede sig til andre Havne. Befragtninger i Ugens Løb fandt bl. a. Sted som følger:

(Fortsættes Side 336.)

**1295. Fyr nedlagt.** Machias Seal Island. Bay of Fundy. Machias Seal Island V.-lige Fyr er nedlagt. 44° 30' 07" N. Br. 67° 06' 19" V. Lgd.

**VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.**

**1296. Fyrs Beliggendeh, Advarsel. Cape Gracias à Dios. Nicaragua.** Cape Gracias à Dios Fyr ligger paa 15° 00' 04" N. Br. 83° 09' 22" V. Lgd., 1<sup>o</sup> Sm N. 59° 0' fra dets Position i Kortene. 9<sup>o</sup> i Kurven strækker sig e. 3/4 Sm N., 3 Sm O. og 4 Sm S. efter fra Fyret. Man bør gaa mindst 5 Sm uden om Fyret.

**1297. Sker fundet, Advarsel. Gordo Point N.** To Sker er fundet e. 12 1/2 (10 1/2?) Sm N. for Gordo Point Fyr. nemlig: 1) Vateatario Rock med 5, m Vand i 13 m Dybde, 12<sup>o</sup> (10<sup>o</sup>?) Sm N. 1<sup>o</sup> O. fra Gordo Point Fyr. 2) Archies Rock med 6, m ligger S. 49° O. fra det første Sker. Gordo Point Fyr og Kysten i Nærheden af det ligger formentlig noget O.-ligere end vist i Kortene. Fyret: 14° 23' N. Br. 83° 15' V. Lgd.

**1298. Tønde flyttet. Lafayette Rock. Savanilla Harbour. Colombia.** Lys- og Klokketønden ligger nu paa S.-Siden af Lafayette Rock, 2<sup>o</sup> Kbl N. 74° V. fra Yderenden af Puerto Colombia Pier. 11° 00' N. Br. 74° 59' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1790. Kjøbenhavn 1910.)

**1299. Vrag. Port Mariel. Cuba N.-Kyst.** Vraget af »Alphonso XII« ligger paa V.-Siden af Lobet, 1<sup>o</sup> Kbl N. 61° V. fra Fyret ved Pt. Barbovento. 23° 02 1/2' N. Br. 82° 43 3/4' V. Lgd.

**VII. Syd-Amerikas Ø- og V.-Kyst.**

**1300. Lystønde udlagt til Forsøg. Rio de Janeiro. Brasilien.** I Rio de Janeiro Bugt er der til Forsøg udlagt 3 Lystønder, der viser hvidt Ek-Blink hver 6 Sek., Blink 3 Sek., Morke 4 Sek., paa Linien mellem Fort Villegaignon og Sto Jeno. Fort Villegaignon: 22° 54 3/4' S. Br. 43° 09 1/2' V. Lgd.

**1301. Grund rapporteret. Point Medano S. Rio de la Plata.** En Damper rapporterer at have port Grundten paa 37° 14' S. Br. 56° 41' V. Lgd.

**1302. Sker fundet. Panama Bay. Panama.** Imellem Taboga og Tortola er fundet et Sker med 5, m Vand, paa 8° 40' 42" N. Br. 79° 34' 18" V. Lgd.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**1303. Fyr forstærket. Môle Bérourad. Port de la Ciotat. Frankrig.** Môle Bérourad Fyr er nu forstærket. Synsvidde: 12<sup>o</sup> Sm. 43° 10' 21" N. Br. 5° 36' 42" O. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 680. Kjøbenhavn 1912.)

**1304. Lystøndes Beliggendeh. Tre Monti. Maddalena. Sardinien N.-Kyst.** Lystønden ved Tre Monti Grund, S. for Øen Caprer, ligger 1475 m S. 18° V. fra Signalmasten paa Punta Rossa og N. 88° V. fra Capo Ferro Fyr, som ligger paa 41° 09' 16" N. Br. 9° 31' 27" O. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1966. Kjøbenhavn 1911.)

**1305. Fyr forandret. Tino. Golfo di Spezia. Italien V.-Kyst.** Tino Fyr er nu et hvidt Blinkfy, der viser Tre-Blink hver 30 Sek., Blink 3 Sek., Morke 0. Sek., Blink 3 Sek., Morke 0, 2 Sek., Blink 3 Sek., Morke 20 Sek. Formorkelserne er kun fuldstændige inden for 15 Sm Afstand. 44° 01' 34" N. Br. 9° 51' 02" O. Lgd.

**1306. Forandring af Belysning opsat. Neapel. Italien V.-Kyst.** Det grønne Fyr med En-formorkelser paa S.-Enden af det ny krumme Diges er endnu ikke tændt og Tændingen er opsat. Lystønden ved Enden af Diget er ikke inddraget. Havnen: 40° 50' N. Br. 14° 15' O. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1198. Kjøbenhavn 1912.)

**1307. Fyr tændt. Porri. Pozzallo. Sicilien S.-Kyst.** Paa Baaken paa det største af Porri Skær er tændt et rødt Fyr med En-formorkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 5 Sm. 36° 41' 05" N. Br. 14° 56' O. Lgd. (Italiensk Kort Nr. 178.)

**1308. Lystønde inddraget, Fyr tændt. Taranto. Italien S.-Kyst.** Lystønden, som til Forsøg var udlagt ved Sirena Banke, er inddraget. Sirena Banke: 40° 27' N. Br. 17° 12' O. Lgd. Fyrene paa Cape San Vito, Øen San Paolo og ved Taranto Haundsølvn er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2183 og 626. Kjøbenhavn 1911 og 1912.)

**1309. Havarbejder. Ancona. Italien Ø.-Kyst.** I Ancona Havn opføres en Dæmning, der strækker sig i SV.-Retning fra Batteriet paa Interenden af den ny Mole. Ved Enden af Dæm-

**Efterretninger for Søfarende**

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Langden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 6 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kåbelængder (Kbl) eller Meter (m) Rejningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

**Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelse og Beskrivelser**

**A.**

**De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien**

**1258. Vrag afmærket. Gamle-Tolk. Grønland. Østersøen.** Vraget af Jørgen »Gullid« ligger i 2<sup>o</sup> m Vand e. 500 m SSO. fra Vagteren med 3 Koste paa V.-Siden af Gamle-Tolk. Mindste Dybde over Vraget er e. 0, m. Der hænges fra Vraget. C. 30 m V. fra Vraget er udlagt en Vragvæger med grøn Sluge og Flag. Vagteren med 3 Koste: 54° 51' (32°) N. Br. 12° 09' (49') O. Lgd.

**1259. Fyr forandres. Grötta. Færefló. Island V.-Kyst.** Naar Grötta Fyr tændes den 1ste August 1912 vil det være forandret til et Lyngfyr, der viser Tre-Lyn hver 15 Sek., Lyn e. 1/2 Sek., Morke e. 2 1/2 Sek., Lyn e. 2 1/2 Sek., Morke e. 2 1/2 Sek., Lyn e. 2 1/2 Sek., Morke e. 2 1/2 Sek. I øvrigt uforandret. 64° 09' 51" N. Br. 22° 01' 40" V. Lgd. (Kort Nr. 213, 226, 234 og 239. Islandske Lods, Side 56. Fyr-Fort. Nr. 585.)

**B.**

**I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt**

**1260. Opslysning om Forandringer. Landstrona. Sundet. Sverig.** Gruudene ved Indløbet til Landstrona Havn har forandret sig noget. Afnærkningerne er flyttet i Overensstemmelse hermed og Gräsännan Fyr er forandret saaledes, at det nu viser grønt Lys fra N. 43° V. til N. 16° V., hvidt Lys fra N. 16° V. til N. 10 1/2° V., rødt Lys fra N. 10 1/2° V. til Land, i øvrigt er Fyret uforandret.

Vagteren med 1 nedadvendt Kost paa V.-Siden af Norra-Höken er ombyttet med en Vager med 1 opadvendt Kost. Vagteren med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon SV. for Steigrunden er ombyttet med en Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon. Gräsännan Fyr: 55° 51', N. Br. 12° 47', O. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 284.)

**1261. Fyr forandres. Limhamn. Sundet.** I Juli 1912 skal Fyrene ved Limhamn forandres saaledes: 1) Det N.-lige Fyr skal forandres til et hvidt, rødt og grønt Lyngfyr, der viser Et-Lyn hver 1 1/2 Sek., Lys et grønt fra S. 65° V. til N. 23° O., hvidt derfra til N. 31° O., rødt derfra til Land. Linsapparat af 4de Orden. 2) Det S.-lige Havnefy skal flyttes til NV.-Molens S.-lige Hoved, 55° 35' 14" N. Br. 12° 53' 41" O. Lgd., og forandres til et rødt Lyngfyr, der viser Et-Lyn hver 1 1/2 Sek. Fyret skal lyse fra e. N. 58° O. gennem O., S. og V. til e. N. 60° V. Linsapparat af 6te Orden. Flammens Højde: 8 m.

Under Forandringen af det N.-lige Fyr vil dette blive slukket og et rødt, fast Fyr vil midlertidig blive tændt i Stedet for. (Kort Nr. 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 313.)

**1262. Vrag rapporteret. »Falsterbores« Fyrskib 50. Østersøen.** Foren af Damperen »Dronning Maad« rapporterer at have passeret en opstaaende afbrøkket Mast, e. 1 m over Vandet, 12 Sm SO. 3/4 S. fra »Falsterbores« Fyrskib. Fyrskibet: 55° 17' N. Br. 12° 47' O. Lgd.

**1263. Lystønde midlertidig ombyttet. Trelleborg.** Den inderside Lystønde ved Trelleborg er midlertidig ombyttet med en Lystønde, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys. Trelleborg: 55° 22' N. Br. 13° 09' O. Lgd.

**1264. »Norrströmsgrund« Fyrskib udlagt. Bottniske Bugt.** I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er »Norrströmsgrund« Fyrskib udlagt. 63° 07' 30" N. Br. 22° 19' 54" O. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 2514. Kjøbenhavn 1912.)

**1265. Fyr midlertidig slukket. Nargö. Finske Bugt. Rusland.** Paa Grund af Reparation er Nargö Fyr slukket fra 28de Maj til 14de Juli 1912. e. 59° 36' N. Br. 24° 31' O. Lgd.

**1266. Vrag borttaget. Elbing. Frisches Haff. Tyskland.** Vraget, som var sunket e.

270 m Ø. for Eiljing Fyrbanke, er borttaget og Afmærkningeu inddraget. Fyrbanke: 54° 19' 1/2" N. Br. 19° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 912. Kjøbenhavn 1912.)  
 1267. Vrag uskadeliggjort. Leba N. Vraget N. for Leba paa 54° 52' 1/2" N. Br. 17° 35' Ø. Lgd. er bortspærget og Afmærkningeu inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 19 m. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 939. Kjøbenhavn 1912.)  
 1268. Vrag rapporteret. Adlergrund Sv. C. 16 Sm. S. 1. V. 3/4 V. fra »Adlergrund« Fyrskib er observeret en Mast, der ragede ud af Vandet. Fyrskibet: e. 54° 50' N. Br. 14° 22' Ø. Lgd.

1269. »Jasmand« Fyrskib inddrager midlertidig. I den sidste Halvdel af Juni d. A. inddrages »Jasmand« Fyrskib for e. 14 Dage. 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd. I dette Tilstræk gives Thagesignal fra Stubbenkammer, To-Stod hver 25 Sek. 54° 34' 15" N. Br. 13° 40' 15" Ø. Lgd.

1270. For forandret. Timmendorf. Timmendorf Fyr viser nu hvidt Lys fra S. 59° V. til S. 73° V. Mørke derfra til N. 68° V., hvidt Lys derfra til N. 62° Ø., grønt Lys derfra til N. 22 1/2° Ø., hvidt Lys derfra til N. 31 1/2° Ø., rødt Lys derfra til N. 58° Ø. e. 33° 59' 1/2" N. Br. 11° 23' Ø. Lgd. (Kort Nr. 157. 160 og 255.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 715. Kjøbenhavn 1912.)

1271. »Gabelsflaech« Fyrskib atter udlagt. Kieler Bøgt. »Gabelsflaech« Fyrskib er atter udlagt og Reservelyskibet inddraget. 54° 30' 1/2" N. Br. 10° 24' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 914. Kjøbenhavn 1912.)

1272. Lystønde udlagt. Møltentorret Hulk N. Kieler Fjord. Lystønden Kiel Ga er nu udlagt. 54° 22' 1/2" N. Br. 10° 11' 1/2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 243.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 654. Kjøbenhavn 1912.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

1273. Sømærker forandret Farve. Hvaler. Kristianfjord. Norge. Den sort og hvid stribeede Støge paa Hestholmgrund i Loporen er ombyttet med en hvid Støge og den sort og hvid stribeede Støge ved Arvensen, Ø. for Akero, er ombyttet med en sort Støge. Akero: 59° 03' N. Br. 10° 34' Ø. Lgd.

1274. Grund rapporteret. Homborgsund. En Dampner med 5 m Dybdeande er grundstødt V. for Linsen »Sundholmen Fyr overet med Dyløssund Fyr. En Stødet, der vil blive uerruere undersøgt, er saavel Skarvsfjær som Ganden Brekke vel fri af Landet paa V.-Siden. Sundholmen Fyr: 58° 15' 1/2" N. Br. 8° 31' Ø. Lgd.

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hyvide Hav.

1275. Lystønde ombyttet med et Fyr. Harlingen. Zuidereze. Holland. Lystønden ud for Nordlamningen ved Harlingen er inddraget og en Pæl er rejst paa Lystøndens Plads, fra Pælen vises et rødt, fast Fyr. Harlingen: 53° 10' 1/2" N. Br. 5° 24' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 814. Kjøbenhavn 1912.)

1276. Radiotelegraf-Station nedlægges. »Maass« Fyrskib. Den 23de Juni 1912 Kl. 8 Egn. nedlægges Radiotelegraf-Stationen paa »Maass« Fyrskib. 52° 01' 1/2" N. Br. 3° 53' 1/2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 819. Kjøbenhavn 1911.)

1277. Stormvarsel-Station flyttes. Georee. Omrent den 15de Juni 1912 nedlægges Stormvarsel-Stationen ved Lizeren Banke. 51° 30' N. Br. 3° 36' Ø. Lgd., og kort derefter oprettes en Stormvarsel-Station ved Westhoofd Fyr, der ligger paa 51° 49' N. Br. 3° 52' Ø. Lgd.

1278. Afmærkning forandret. Siljkegat. Zeegat van Georee. Den kundgjorte Forandring i Afmærkningeu af Siljkegat er fuldført. Den røde Lystønde Nr. 4 ligger i 53 m Vand paa 51° 50' 31" N. Br. 3° 54' 31" Ø. Lgd. Westhoofd Fyrtaarn overet med denne Lystønde leder fremen den yderste Del af Bokkegat. Ved Foreningen af Siljkegat og Bokkegat ligger den rød og sort vandret stribeede Kugleønde Nr. 3 med Diamant i 40 m Vand paa 51° 50' 48" N. Br. 3° 55' 14" Ø. Lgd. Stumplønderie Nr. 3 og 5 i Siljkegat har nu Nr. 4 og 6, og sort Lystønde Nr. 4 har nu Nr. 5. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1116. Kjøbenhavn 1912.)

1279. Rejelse til »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1119. Moray Frith. Skotland. I h. Rif Bank V.-lige Lystønde skal ligge 9 Kil N. 28° V. fra Vandtaarnet ved Fort Georee. I e. Whiteness sorte Stumplønde skal ligge 16. Kil N. 37° Ø. fra samme Taarn. Fort Georee: 57° 35' N. Br. 4° 04' V. Lgd.

## IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1280. Underrandskløkke borttaget fra Lystønde. Saint-Malo. Frankrig. Underrandskløkken er til Forsøg borttaget fra Lys- og Underrandskløkketønde, som midlertidig er udlagt e. 2 Sm N. 51° V. fra Grand Jardin Fyr. 48° 41' 30" N. Br. 2° 07' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2153. Kjøbenhavn 1911.)

1281. Underrandsignal gives atter. North Stack. England. Underrandskløkken ved North Stack er atter i Virksomhed. 53° 19' N. Br. 4° 42' 1/2" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 816. Kjøbenhavn 1912.)

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1282. Havenejheder. La Penfeld. Brest. Frankrig. En Stødemning opføres Ø. for La Penfeld Indløb. Axen af Demningen, der bliver e. 60 m bred, gaar fra Foden af Støttet ud i Linsen »Pre-au-Duc Radiotelegraf-Stationens Mast overet med et hvidt Mærke, der er opført ved Foden af det S.-ligste Fremspring af Betænkingsanlægget. Yderenden af Demningen er afmærket med en rød Tønde, der ligger i Linsen »Ø.-Enden af Handelshavens S.-Nøle overet med S.-Enden af Handelshavens V.-Nøle. De stumpe Tønder 10 og 10 bis samt Tønden, som laa SSV. for Støttet, er inddraget. 48° 29' N. Br. 4° 30' V. Lgd.

1283. Grund. Raad-Abri. Brest. I Raad-Abri ved Brest ligger en Muddergrund med 2 m Vand e. 200 m VSV.-lig fra V.-Enden af Handelshavens S.-Nøle. 48° 22' 34" N. Br. 4° 39' 41" V. Lgd.

1284. Sømærke opføres. Petite Junnet. Lorient. Paa Petite Junnet paa V.-Siden af Indløbet til Lorient Red opføres et Sømærke. Arbejderne er afmærket med en sort Spidstønde med Gyldinder, i 8 m Vand, 40 m SSO. fra Junnet Banke, og en sort Varpønde, e. 50 m NO. fra Junnet Banke. Linsen mellem disse 2 Tønder gaar e. 10 m Ø. om Petite Junnet Sker. Junnet Banke: 47° 42' 38" N. Br. 3° 22' 05" V. Lgd.

1285. Stormvarselssignaler gives. Estaca de Vares og Monte Ventoso. Spanien N.-Kyst. Stormvarselssignaler gives nu ved Semaforstationerne ved Estaca de Vares og Monte Ventoso. Estaca de Vares Punt: 43° 47' 1/2" N. Br. 7° 41' 1/2" V. Lgd. Monte Ventoso: 43° 45' N. Br. 7° 38' 1/2" V. Lgd.

1286. Taagesignal gives atter. Cabo Espichel. Portugal. Taagesignal gives atter fra Cabo Espichel Fyr. 38° 24' 50" N. Br. 9° 12' 57" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 363. Kjøbenhavn 1912.)

1287. Fyr forandret. Grand Bassa. Liberia. Afrika. Det røde, faste Fyr ved Wocmann's Faktori i Grand Bassa er forandret til et hvidt, fast Fyr. Synsvide: 7 Sm. 5° 52' 1/2" N. Br. 10° 03' 1/2" V. Lgd.

1288. Taagesignal gives atter. Plate Point. St. Pierre and Miquelon. Newfoundland. Taagesignaler ved Plate Point gives atter med Sirene. 46° 49' 08" N. Br. 56° 24' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 668. Kjøbenhavn 1912.)

1289. Sker fundet. Tønde udlagt, Værtt bygget. Little Matashkwan Harbour. Gulf of St. Lawrence. Canada. Et Sker (30 m langt i N.-S.) er fundet e. 400 m N. 23° V. fra Little Matashkwan Havnefyr. 50° 11' 19" N. Br. 61° 50' 15" V. Lgd. S. for Skeret er udlagt en rød og sort vandret stribe Spiritønde i 7 1/2 m Vand. Et Værtt er bygget e. 3 1/2 Kil N. 19° Ø. fra Havnefyr. Værttet strækker sig e. 100 m ud fra Kysten og der er e. 4 m Vand ved Lavvande ved Yderenden. Central Reef strækker sig længere Ø. efter end vist i enjelsk Kort Nr. 1140.

1290. Tønde udlagt. Doehlet Island. St. Croix River. New Brunswick. En sort Stumplønde er udlagt i e. 13 m Vand ud for Barran, der strækker sig Ø. i fra Doehlet Island. 45° 07' 48" N. Br. 67° 07' 47" V. Lgd.

1291. Fyr lænt. West Point Værtt. Northumberland Strait. Prince Edward Island. Ved West Point Værtt er lænt 2 røde, faste Ledefyr. Forfyrret staar paa Ø.-Siden af Værttet, 6 m fra Yderenden, e. 7/8 Sm Ø.-lig for West Point Fyr. Flammeens Højde: 6 m. Synsvide: 6 Sm. 46° 37' 15" N. Br. 64° 22' 30" V. Lgd. Bagfyrret staar 140 m N. fra Forfyrret. Flammeens Højde: 8 m. Synsvide: 6 Sm.

1292. Kløkketønde beliggende. Fourchu Inlet. Cape Breton Island S.-Kyst. Fourchu Kløkketønde ligger 7/8 Sm S. 65° Ø. fra Fourchu Head Fyr. 45° 42' 48" N. Br. 60° 13' 13" V. Lgd.

1293. Tønde udlagt. Dog Island. Lannon Passage. Cape Breton Island. En rød Spiritønde er udlagt Ø. Sm N. 89° Ø. fra Dog Island Fyr paa Kanten af Løbet, ved Drejningen ind til Louisdale. 45° 35' 30" N. Br. 61° 03' 45" V. Lgd. Seal Cove kanals ved Louisdale Harbour.  
 1294. Kløkketønde udlagt. Green Ledge. Green Bay. Nova Scotia S.-Kyst. I 13 m Vand er udlagt en sort Kløkketønde, mærket »Green Ledge«, 1/8 Sm S. 42° Ø. fra Green Ledge Sker, der er tæt ved Lavvande. 44° 11' 02" N. Br. 64° 25' 32" V. Lgd.

ingen er en Pæl, hvorfra der vises en rød Lanterne. Man skal passere S. om Pælen. 43° 37' N. Br. 13° 30' Ø. Lgd.

**1310. Havnearbejder. Chioggia.** I Chioggia Havn opføres en S.-Demning ved det vestre Indløb til Havnen. Yderenden af Arbejdsstedet er afmærket med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. Chioggia Havn: 45° 14' N. Br. 12° 17' Ø. Lgd.

**1311. Vrag. Feodosia (Theodosia) Bugt. Sorte Hav. Rusland.** I Feodosia Bugt, 6 Sm VNV-lig fra Fyret paa Kap Tschanda, er i 20 m Vand sunket et Fartøj. Kap Tschanda: 45° 00' N. Br. 35° 50' Ø. Lgd.

**1312. Bjærgning af Vrag, Advarsel. Keritch—Jonikale Stræde. Sorte Hav. Bjærgningen af Vragresterne fra Damperen »Kalinus« er genoptaget. Skibe har ikke komme S. for Røningslinien gennem Kamysch-Burnu og Tschurnbasch Fyr, og de skal gaa langsomt forbi Stedet. Kamysch-Burnu Fyr: c. 45° 17' N. Br. 36° 25' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2060. Kjøbenhavn 1911.)**

**IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.**

**1313. Grunde. Andovoranto. Madagascar Ø.-Kyst.** En Banke, paa hvilken det bryder med Sø, strækker sig over mere end 2 Sm og ligger c. 16 Sm N. 40° Ø. fra Andovoranto (fransk Kort Nr. 4174 giver her 11 m Vand). Midt imellem Andovoranto og Valomandry er i en Afstand af 6 à 7 Sm fra Land set Braud flere Steder. Andovoranto: 18° 56' S. Br. 49° 06' Ø. Lgd.

**1314. Grunde rapporteret tiltaget. Pulicat Shoals, Coromandel Coast. Bay of Bengal.** Da Skibe rapporterer at have grundstødt Ø. for Pulicat Shoals, antages det, at disse Grunde er tiltaget Ø. efter. 13° 21' N. Br. 80° 28' Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**1315. Grund eksisterer ej. Simaløer SV. Sumatra V.-Kyst.** Grunden paa c. 2° 29' N. Br. 95° 54' Ø. Lgd., SV. for Simaløer Tjøet, eksisterer ej.

**Bekendtgørelser m. m.**

**1316. Signaler mellem Isbrydere og efterfølgende Dampere. Rusland.** De i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 754, Kjøbenhavn 1911, bekendtgjorte Signaler gælder indtil 1ste Maj 1912.

**1317. Rettelse til »Efterretninger for Søfarende« Nr. 687, 1912. Bestemmelser angaaende Møde med kejserlige Yachter.** I § 1 Linie 2 og 3 f. n. »dog maa Kursen ikke sættes mellem Eskadrens Skibe eller mellem dem og Land« rettes til: »dog maa Kursen ikke sættes mellem Eskadrens Skibe, men man skal passere mellem disse og Land«.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Juni 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab ....	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109
København .....		—	—
Carl .....	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
Urania .....	30	29 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30
Union .....		—	—
Dampsk. af 1896 .....	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejndal .....		109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110
Østasiatiske .....	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østerseøen .....		—	—
Nordseøen .....	15	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16
Gorm .....		109	110
Torm .....	100	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109
Inga .....		—	—
Cimbria .....	100	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
Vesterhavet .....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..		6	19
Forenede Bugser-Selskab .....		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..		57 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	58
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88 .....		—	—
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk.-Selsk. ....		—	—
4% Østasiask Komp. ....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats. ....		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhn.s Kreditf. ....		80	91
4% — — — 2. Serie ..		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 1. — — —		96	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. ....	8)	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — — —		93	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. ....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% Østift. Kreditf. ....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank .....			149 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	151
Privatbank .....	110		110	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....	138		137 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	138 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....	139 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		139	139 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	- <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	- <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnak .....			97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100
Sukkerfabr. ....	290 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	- <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	299 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	299 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier .....	197 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	- <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	197 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	197 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 3. Juni 1912**

	10 d. d.	
	avista Sælger	Køber
Hamburg .....	89.00	88.80
London .....	18.20	18.16
Paris .....	72.16	
Amsterdam .....	150.90	
Wien .....	75.50	

**Notering paa Berlins Børs d. 5. Juni 1912.**

Russiske Noter .....	215.50
4% Russiske Consols .....	91.90
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit .....	88.25
5% Mexikanske 1899 .....	99.00
5% Rumænske Stats .....	101.10
4% — — 1890 .....	94.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 92,000, „Danmark“ 120,000, „Norden“ 88,000, „Carl“ 68,000, „Dannebrog“ 70,000, „Skjold“ 28,000, „Urania“ 40,000, „Dampskib. af 1896“ 66,000, „Heimdal“ 40,000, „Gorm“ 58,000, „Neptun“ 56,000, „Dansk-russisk“ 66,000, „Østasiatisk“ 190,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

**Østen.** Erts Port Pirie/Antwerpen 33/, option Stettin 31/9, pr. Juli—10. August. For Sukker i Sække fra Java til Marseille eller U. K. 32/6. Frankrig 1/ ekstra pr. Juli. En 8,000 Tons Baad sluttedes pr. 5.—20. Juni fra Kalkutta i Lumpsum til £ 11,600 til Bremen eller Hamburg paa Jute Basis, £ 200 ekstra hvis Losning i begge Havne. Kurrachee til U. K. eller Kontinentet 19/6 én Havn, 20è to Havne, net terms. Annulering 5. Juli.

**Sørtehavet etc.** Erts Poti/Rotterdam 11/6 (1,000—1,000), Middlesbro 12/3 à 12/6 (500—500). Korn Azow/Rotterdam 12/6, Antwerpen 12/9, Hamburg 13/. Fra Sulina betalles Fres. 12,25 til Fiume og/eller Triest. Oljekager Novorossisk/Danmark 14/ én Lossehavn, 14/3 to Lossehavne, 14/6 tre Lossehavne, prompt. Salt Eupatoria/Libau 14/9 (3,000), Reval 15/3 (6,000).

**Middelhavet.** Erts Grækenland/West Hartlepool 7/9, Herrenwiek 10/, Almeria/Barrow 6/9, Karthage/Middlesbro 7/, Hornillo Bay/Glasgow 7/6, Straton/Gelle 14/. Fosfat Sfax/Stettin 9/9, Tunis/Bucan 10/6. Salt Port Said/Kalkutta 9/.

**Nordamerika.** Deals Miramichi/Englands Vestkyst 52/6. Korn Baltimore/Rotterdam 3/ pr. Qr. tungt Korn, 2/4 1/2 Havne. Kasseolie New York/Nordkina, 25 1/2 Cents én Lossehavn, 26 Cents to Lossehavne. Kul Norfolk/Rio Janeiro 20/ (300 Tons Losning). Alt pr. Juni.

**Sydamerika.** Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 25/6 à 27/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Juni. De prompteste Baade faar de bedste Rater. Pr. 20. Juli—20. August betalles 21/6.

**Østersøen.** Petersborg/Østkyst Kulhavn c. 31/ pr. Favn Kortprops. Mk. 21 Pulpwood til Rotterdam, c. Fres. 43 Rouen. Fra Riga betalles 26/ D. B. London eller Grimsby, Hll. 13 1/2 à 14 Holland, Fres. 33 Antwerpen, 38—40 Rouen. En lille Baad paa c. 390 Stds. fik 50 Fres. D. B. til St. Nazaire. Fra Reval betalles Fres. 24 Hørbasis til Ghent, og 20/ noteres til 2 ostskotske Havne. Libau og Windau har kun lidt at byde paa. Hll. 22 bydes for Kappbjælker fra Kysten mellem Riga og Windau til Ghent. Der betalles Fres. 39 D. B. 1/3 Boards Sornæs, Calais (700). Fres. 37 D. B. Abo/Dunkerque (600). 29 D. B. B. Lovisa/London (550). Fres. 120 Trångsund/Dakar og St. Louis (330).

**Kulfragterne.** Tyne eller Blyth 5/9 à 6/ Kronstadt, 5/6 Lübeck (2.500), 5/9 Helsingborg (1.800), 5/6 à 6 dansk Provinshavn (1.200—1.500), Genua, Savona eller Spezzia 11/3 à 11/6. Fra Firth of Forth kan gennemgaende opnaas en Smule mere. Fra Cardiff eller Newport betalles 7/6 à 7/9 til Kronstadt, 11/6 à 12/ Genua, Savona eller Spezzia, 12/6 à 12/9 Venedig, 10/6 Port Said. Kultonnage er gennemgaende knap.

Skrevet den 5. Juni 1912.

## Generalforsamlinger.

**Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Sofolk** afholdt Onsdag den 15. f. M. Generalforsamling paa Hotel «Phoenix» her i Byen. Efter at Overretssagfører Stæhr var valgt til Forbandleder, aflagde Direktor Hein Aarsberetningen for 1911.

I 1911 har der i Dampskibsafdelingen været indmeldt 138 Medlemmer med 524 Skibe, paa hvilke var forsikret 9,100 Mand. Grundpræmien var fastsat til 10 Kr. pr. Mand.

Efter at samtlige Udgifter er afholdt, og 5 pCt. af Grundpræmien er henlagt til Reservefondet, fremkommer som Foreningens Tilgodehavende hos Medlemmerne et Beløb af Kr. 32,022. Dagpræmien pr. Mand andrager 3,8 Øre (mod 2,45 i 1910).

Siden Foreningens Oprettelse er der for Dampskibsafdelingens Vedkommende i Erstatninger til tilskadekomne Sofolk om omkomne Sofolks Efterladte ialt udbetalt Kr. 372,785.

I Sejlskibsafdelingen har der været indmeldt 755 Medlemmer med 1,063 Skibe, paa hvilke der var forsikret 4,225 Mand.

Grundpræmien var fastsat til Kr. 10 pr. Mand.

Efter at samtlige Udgifter er afholdt, fremkommer som Medlem-

mernes Tilgodehavende for 1911 et Beløb af Kr. 9,770, der er godskrevet deres Konto.

Bestyrelsen foreslaar heraf at udbetale Medlemmerne Saldoen fra 1910 med Kr. 8,073 og at overføre i ny Regning Saldoen for 1911 Kr. 9,286.

Der er i Aarets Løb anmeldt 123 Ulykkestilfælde (mod 117 i 1910), som med de fra 1910 overførte 39 giver et Antal af ialt 162 Tilfælde. Af disse udgik efter Arbejdsforsikringsraadets Kendelse 8 Tilfælde, som ikke henhørende under Løven. Af de tilbageblevne 154 Tilfælde er 66 afsluttet af Raadet uden at medføre nogen Erstatning for Dødsfald eller Invaliditet, og 61 henstod ved Aarets Udgang uafgjort. I de resterende 27 Tilfælde samt i 2 til endelig Afgørelse optagne, i henholdsvis i 1908 og 1909 anmeldte Tilfælde, blev der tilkendt de Tilskadekomne eller de omkomnes Efterladte Erstatninger, nemlig i 12 Tilfælde i Anledning af Død ialt Kr. 27,200 og i 17 Tilfælde i Anledning af Invaliditet Kr. 13,440. Dagpenge er der desuden udbetalt til 21 af de Tilskadekomne med Kr. 3,696.

Indtil 31. December 1911 er der for Sejlskibsafdelingens Vedkommende i Erstatning til tilskadekomne Sofolk og til omkomne Sofolks Efterladte ialt udbetalt Kr. 247,293.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Til Revisorer valgtes for Dampskibsafdelingen Grosserer J. L. Schouboe og for Sejlskibsafdelingen Mægler H. A. Grube, Marstal.

Sluttelig vedtoges med 133 Stemmer mod 4 et af Bestyrelsen stillet Forslag om at ansætte Dampskibsafdelingens Reservebeholdnings Maksimum til Kr. 100,000. Den er nu Kr. 50,000. Forslaget begrundedes ved Dampskibenes steds tiltagende Størrelse.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgave.

# BRASSO

## Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

## De forenede Bryggeriers

# ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schuler, ank. Antwerpen 31/5. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 3/5. — Algarve, Bories, ank. Petersborg 3/6. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Havre 5/6. — Anglo Dane, Tomesen, ank. hertil 3/6. — Antwerpen, Madsen, afg. Galata 3/6. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 31/5. — Arno, Fischer, ank. Cadix 5/6. — Aurora, Gommesen, pass. Brunsbüttel 6/6. — Beira, Lunge, afg. Sica 3/6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 31/5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 29/5. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 1/6. — Dagmar, Bogvad, afg. Petersborg 5/6. — Douro, Sørensen, ank. hertil 23/5. — Esbjerg, Struве, afg. herfra 4/5. — Florida, Andersen, afg. herfra 4/6. — Garonne, Kromann, ank. hertil 4/6. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 28/5. — Hengest, Munk, ank. hertil 3/6. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig

5./6. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Alger 4./6. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 5./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 27./5. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 19./5. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 26./5. — Kursk, Wieneke, ank. Petersborg 4./6. — Loire, Craignou, ank. Kotka 5./6. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 3./6. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 4./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 4./6. — Minsk, Harder, ank. Riga 3./6. — Morsø, Nellemann, afg. herfra 5./6. — Moskø, Jønsen, ank. Riga 3./6. — Nikolai 11, Jørgensen, afg. Lissabon 29./5. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 4./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 30./5. — Odessa, afg. Hull 4./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 1./6. — Oscar 11, Hempel, pass. Fair Isle 2./6. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 26./5. — Perm, Gotthardt, ank. London 3./6. — Pregel, Iversen, afg. Helsingfors 4./6. — Saga, Hansen, afg. London 5./6. — Saratow, ank. Hull 5./6. — Saxo, Müller, ank. Hull 5./6. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 1./6. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./5. — Thyra, Dam, ank. hertil 2./6. — Tiber, Boch, ank. Livorno 4./6. — Tomsø, Wiberg, afg. Riga 3./6. — Tula, Therkildsen, ank. hertil 5./6. — United States, Gottsche, afg. Kristiania 4./6. — Viking, Meyer, ank. Petersborg 3./6. — Tyr, Thanning, ank. Windau 6./6.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Garston 1./6. — Analiensborg pass. Ness 6./5. — Anna Mærsk ank. Pernau 2./6. — Brattingsborg ank. Rosario 26./5. — Borglum afg. Gulfport 24./5. — Chassie Mærsk pass. Algiers 29./5. — Dansborg ank. Kristinestad 1./6. — Elsborg ank. Savona 24./5. — Esrom pass. Port Said 1./6. — Flynderborg pass. Gibraltar 1./6. — Fredensborg pass. Gibraltar 2./6. — Frederiksborg pass. Dungeness 1./6. — Guldberg ank. Bristol 31./5. — Gurte pass. Dover 1./6. — Hammershus pass. Norfolk 2./6. — Harrildsborg pass. Sagres 29./5. — Håndborg ank. Narva 1./6. — Høneborg ank. Cardiff 30./5. — Jelling ank. Mobile 27./5. — Jømsborg pass. Lødingen 2./6. — Jungshoved pass. Sagres 1./6. — Jørgersborg ank. Marseille 30./5. — Kallundborg afg. Glasgow 5./5. — Kalo ank. Marseille 29./5. — Klampenborg ank. Huelva 28./5. — Kronborg ank. Dunston 3./6. — Lejre ank. Cette 2./6. — Lilleborg ank. Blyth 2./6. — Marselisborg pass. Høningsvåg 14./5. — Næsborg ank. Hull 29./5. — Peter Mærsk pass. Skagen 2./6. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 2./6. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 1./6. — Silkeborg pass. Dover 2./6. — Skanderborg pass. Gibraltar 27./5. — Skjoldborg afg. Jacobstad 1./6. — Skodsborg afg. Zaandam 2./6. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 3./6. — Stegelborg ank. Terneuzen 30./5. — Stjerneborg afg. Huelva 2./6. — Søborg ank. Jacquetriver 16./5. — Taaruborg afg. Kjøbenhavn 31./5. — Tuborg ank. Newport Mon 29./5. — Ulfsborg pass. Hirtshals 2./6. — Uranienborg ank. Newport Mon 2./6. — Visborg ank. Rouen 29./5. — Yordingborg afg. Libau 1./6. — Ørkild ank. Genua 2./6. — Eleonora Mærsk afg. Genua 31./5.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 1./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Tofte 3./6. til Hartlepool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Dunston 4./6. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, afg. Santa Fe 15./5. til Rotterdam. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 21./5. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 31./5. til Sarpsborg. — Michail Ontchoukoff, Harhoc, ank. Göteborg 2./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Gaboto 24./5. til Helsingborg. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 30./5. — Helmer Moreh, Thorsøe, ank. Miramichi 21./5. — Næva, Dahl, afg. Lorenzo 9./5. til Londondery.

**Vesterhavet.** Dagmar, Skou, ank. Gefle 4./6. — Rigmor, Uldall, afg. Goole 4./6. til Colberg. — Fylla, Brinch, ank. Alicante 4./6. — Laura, Luud, pass. Helsingør 4./6. for Nantes. — Karla, K. Nielsen, ank. Hull 4./6. — Nordsoen, Gram, pass. Hirtshals 4./6. for Stolpemünde. — Ellen, Hansen, afg. Esbjerg 3./6. til Immingham. — Nerma, Degn, ank. Kemi 3./6. — Inger, Schiff, pass. l'Onessant 3./6. for Rotterdam. — Ulla, Hansen, ank. Blyth 3./6. — Nexos, Sørensen, ank. St. Servan 2./6. — Bødil, Jensen, pas. Helsingør 2./6. for Hargshamn. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 2./6. for Sevilla. — Nora, Lauritsen, ank. South Shields 1./6.

**Dania.** Ely, Meinertz, afg. Hernösand 1./6. for Ghent. — Nelly, Clausen, afg. Hull 3./6. for Rouen. — Fanny, Eriksen, afg. Ørnskjöldsvik 4./6. for Skellefteå. — Lilly, Nielsen, pass. Quessant 1./6. for Cadix. — Alexy, Sørensen, ank. Rotterdam 5./6. — Dagny, Bang, afg. Bordeaux 4./6. for Passages. — Mary, Clausen, ank. St. Brieux 2./6.

**Frø.** Austa, Bagger, ank. Methil 4./6. — Freja, Nielsen, afg. Kallundborg 1./6. — Vera, Thing, ank. Leith 3./6.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Genua 3./6. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Norfolk 1./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Dragør 3./6. — Svend, Schmidt, afg. Hudiksvall 2./6. — Urania, Clausen, afg. Grangemouth 3./6.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Newcastle 2./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Ghent 2./6. — Hol-

land, Poulsen, ank. Helsingør 3./6. — England, Andersen, afg. Hartlepool 4./6. — Rusland, Bennetson, ank. Ghent 3./6.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Burntisland 3./6. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 1./6. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gedser 2./6.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Batavia 2./6. for udg. — Samui afg. Singapore 2./6. for udg. — Bandon pass. Perim 2./6. for hjemg. — Paugau pass. Perim 28./5. for udg. — Chumpon ank. Kjøbenhavn 24./5. — Esrom afg. Port Said 1./6. for hjemg. — Ørkild afg. Genua 3./6. for udg. — Arabien ank. Colombo 28./5. for hjemg. — Siam pass. Perim 24./5. for udg. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 3./6. — Estonia ank. Rotterdam 1./6. for udg. — Cathay afg. East London 1./6. for udg. — Kina ank. Antwerpen 28./5. for udg. — Indien afg. Karatsu 1./6. for hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Portland 31./5. for udg. — St. Croix ank. Rotterdam 5./6. for hjemg. — St. Jan afg. Paramaribo 30./5. for ndg.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Reval 31./5. — Helene, Sørensen, ank. Hull 2./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Libau 1./6. — Agnete, Dam, ank. Libau 4./6. — Hermia, Farup, ank. Rendsburg 1./6. — Alice, Jørgensen, afg. Danzig 31./5.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Petersborg 1./6. — Ragnhild, Schultz, afg. Danzig 31./5. — Valborg, Hansen, ank. Grangemouth 29./5. — Estrid, Hansen, ank. Bandholm 3./6. — Gunhild, Hansen, afg. Dunkerque 5./6.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 1./6. — Martha, Christensen, afg. Tynen 3./6. — Elna, Rathje, afg. Rotterdam 30./5. — Thereso, Pedersen, ank. Granton 3./6. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 28./5. — Dagny, Terkildsen, ank. Rotterdam 3./6. — Simon, Møller, ank. Blyth 2./6. — Jeanne, Olsen, afg. Port Talbot 3./6. — Vera, Larsen, afg. Bordeaux 5./6. — Daisy, Lagesen, ank. Ronen 30./5. — Anniene, Leith, afg. Boness 29./5. — Kamma, Løffler, afg. Palamos 2./6.

**Æra.** Energi, Jensen, ank. Sønderborg 3./6. — Emanuel, Svane, ank. Kolding 3./6. — Enigheden, Jensen, ank. Grangemouth 3./6.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Carl, Clemmensen, ank. Åhus 29./5. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Kotka 30./5. — Noah, Jørgensen, ank. Sikeå 30./5. — Leif, Andersen, ank. Quimper 30./5. — Christian, Jørgensen, ank. Stugsund 31./5. — Minerva, Fuglsang, ank. Kotka 31./5. — Lindhardt, Madsen, ank. Langesund 1./6. — Galathea, Jensen, ank. Wiborg 1./6. — Severine, Hansen, ank. Karlshamn 1./6. — Sophie, Hansen, ank. Newcastle 1./6. — Hans Emil, Skov, ank. Ronne 30./5. — Pallesen, Jensen, ank. Norrköping 31./5. — Roma, Jensen, Drøbak 31./5. — Peter, Hansen, ank. Rambos 1./6. — Kamma, Fisker, ank. Stykkisholm 1./6. — Otto, Klug, ank. Rensvær 2./6. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Austrøer 3./6. — Dagmar, Petersen, ank. Helsingfors 1./6. — Maagen, Jensen, ank. Løvisa 2./6. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Frederikshavn 3./6. — Marie, Andersen, ank. Petersborg 2./6. — Urania, Jensen, ank. Skefteå 3./6. — Alma, Hansen, ank. Hernösand 3./6. — Jens, Jørgensen, ank. Montrose 3./6. — I. Koføed, Andersen, ank. Londondery 3./6. — Solon, Rask, ank. Umeå 2./6. — Pampa, Jensen, ank. Lübeck 4./6. — Najaden, Rasmussen, ank. Sundsvall 3./6. — Urda, Skov, Eekensund 2./6. — Newsky, Nielsen, ank. Wasa 4./6.

**Æra.** Lauritz, Folmer, ank. Aberdeen 2./6. — Gloria, Fabricius, ank. Göteborg 2./6. — Karen, Albertsen, ank. Aalborg 2./6. — Aerial, Christensen, ank. Harwich 2./6. — Marthing, Friis, ank. Stykkisholm 28./5. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Oscarshamn 2./6. — Johanne, Eriksen, ank. Colberg 3./6. — H. C. Christensen pass. St. Catherines Point 31./5. for ostg. — Søstrene, Christensen, ank. Libau 2./6. — Salus, Andersen, ank. Faxe Lødeplads 3./6. — Smart, Christensen, ank. Swansea 3./6. — Uranus, Fabricius, ank. Kronstadt 1./6. — Norma, Jørgensen, er ank. St. John (New Brunswick). — Claudia, Aaberg, ank. Sundsvall 3./6. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kiel 3./6. — Maagen, Mortensen, ank. Havnefjord 3./6. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Leith 4./6. — H. C. Grube, Svane, afg. Laguna de Terminos 3./6. til Kanalen f. O. — Arkon, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 3./6. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Langø 3./6. — Marie, Weber, ank. Sundsvall 3./6. — Kaster, Albertsen, ank. Arendal 4./6. — Christiane, Petersen, ank. Helsingborg 4./6. — Minde, Rasmussen, ank. Kristiania 4./6. — Kirstine, Rasmussen, ank. Aberdeen 4./6.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 7. Juni 1912. — Sø- og Handelsretsdomme. — Lov om Bogføring m. v. — Skoleskibe. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**A. WILSON, Kobbersmedie**

**Alt Skibsarbejde udføres.**

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Peteraburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**THE ANTWERP  
ENGINEERING CO. LTD.**

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS**

**BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS**

**DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - **Rue des Indes ANTWERP.**

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn. Telefon 3283.**

**N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5**

1ste Klassees Skræderi og Herreeklipning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

**NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.**

**Skibshypothekbanken**

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragt dampere.

**KAY DYHR.**

(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD**).

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886. Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Møntie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**HÄNSCHELL & CO.**  
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originalt engelske „Water Lights“ III Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. **H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.**

Telefon 6037. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

**Skibshypotheklaan** mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

72 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.



**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN.**

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdelos ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Petillinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange.  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: **V. KROGH.**

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)



# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 11. Juni 1912.

19. Aarg.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

### Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.



### I. S. V. Weilbach,

Søjl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

## Uhre

Køb vort anerkendte Sølv Herre-  
uhr, nrk.: »Palle«  
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

**Forlang Katalog.**

### Palle Sørensens Eftf.

Salvorvet 4. Telf. Øbro 1616 y.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

## Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibserederi, Hvalfangst  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaaenstolens Eftf.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

## Fraissinets Patent Varmluft-Fejeapparat

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens overste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. - Vægt kun 3 1/2 kg. - Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. - Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. - Telegramadresse: »KAYDYHR«.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

**Vilhelm A. Bang**

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

**Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe  
paa favorable Vilkaar.**

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverandør til D. F. O. S.

**WYANDOTTE.**

Verdens bedste Rense- og Rengøringsmiddel og Kedelstenspulver.

Dets Lige findes ikke. Der spares to Tredjedel Sæbe og gør Soda overflødig. Det er samtidig rengørende og desinficerende og bør anvendes overalt, hvor Renlighed skattes og bør finde Sted.

„Wyandotte“ er i Virkeligheden det eneste Middel, der er i Stand til at opløse Stenen i Kedlerne uden at beskadige Fortinningen eller Rørene.

Det gør det haardeste Vand blødt og kan bruges saavel i koldt, varmt, salt og fersk Vand.

**WYANDOTTE, Tordenskjoldsgade 23.**

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.

Leverer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faa te Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhavn Telefon-Nr. 42

Paa Dansk Sofartstidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.  
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-****trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

skriftlig Bestilling ekspedieres kun, naar Beløbet (i Frimærker)

samt Svarporto vedlægges.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg  
 anbefaler sig med all til Fogel behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

**En Udflugt med et Sejlskib**helst Syd paa  
ønskes fra Tiden omkring den  
1ste Juli. Opgivelse af Pris  
pr. Dag ønskes. Billet mrkt.  
„200“ sendes til Bladets Konr.**Nærum  
Kostskole.**Indmeldelser modtages til  
Forberedelses- og Mellem-  
skoleklasserne; 1 Gymnasie-  
klasse nyspr. og mat. og 2  
Gynn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**RATIN**Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.**Maskinskrivning.**  
Metodisk Undervisn. i Ma-  
skinskrivning Kursus 5 Kr.  
Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.**Berg & Larsen**  
forhørd Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manila- og Hamptonvæk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 123.**I Aalborg Havn**

findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongenagade 46, 2.

Trafik Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

**Officielle Bekendtgørelser.****Bekendtgørelse**

fra

**Kjøbenhavns Havneforvaltning.**Fra og med den 11. Juni d. A. vil Ny-  
havnsbro blive afspærret for al Færdsel  
paa Grund af Broens Ombygning. Fra nævnte Tidspunkt,  
indtil Ombygningen er tilendebragt, vil Færdselen af gaaende  
blive henvist til at foregaa ad en flydende Gangbro, som vil  
blive lagt tværs over Nyhavns Kanal i Nærheden af den nu-  
værende Bro.

Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 8. Juni 1912.

Kjøbenhavn, den 11. Juni 1912.

Tysklands maritime Udvikling. Fra 1895 til 1910 er Værdien af Tysklands Udenrigshandel steget fra 7,3 til 16,4 Milliarder Mark, hvilket stiller Landet næst efter England, der staar som Nummer et i Rækkefølgen, og foran De Forenede Stater. Af de nævnte 16,4 Milliarder Mark falder ikke mindre en 70 pCt. paa Søhandlen, en i Betragtning af Land- og Søgrænsernes relative Størrelse og Landgrænsernes gode Forbindelser meget høj Andel.

Skibsfarten i de tyske Havne repræsenterede i Aaret 1895 c. 27 Millioner Netto Tons; 10 Aar senere 42 Millioner og 1910 over 50 Millioner Netto Tons.

Den tyske Handelsflaades samlede Netto-Tonnage er i Perioden fra 1898 til 1910 vokset fra 1,5 til 2,9 Millioner Tons, altsaa omtrent fordoblet i tretten Aar.

Det sammenlagte hele Tonnal for den tyske Handelsflaade (antagelig med Flod- og Smaaskibe) beregnedes i 1895 til 3 Millioner og i 1904 til 8 Millioner Netto Tons; i denne tiars Periode var Tallet altsaa steget med omtrent 250 pCt. Det tilsvarende Tal for England var 47.

Den tyske Handelsflaades Pengeværdi ansloges i 1895 til 330 Millioner Mark og beregnes nu til 1,200 Millioner Mark, hvad der repræsenterer en Forøgelse i femten Aar af ikke mindre end 365 pCt.

De tyske Skibsvarfvers Aarsproduktion er tre Gange saa stor nu som i 1895. For Tiden er de store Varfver saa vel rustede, at de kan imodese Udlandets Konkurrence med Ro. De tyske Havne er i de sidste Aartier undergaaet en næsten fenomenal Udvikling. Hamburg har i de sidste 25 Aar anvendt 200 Millioner Mark paa sine Havneanlæg, og vil i de næste tyve Aar anvende yderligere 200 Millioner Mark dertil.

Den tyske Orlogsflaade er siden 1880 opvokset fra omtrent intet til Verdens næststørste Marine.

Den tyske Nationalformue ansloges i 1909 til 300 Milliarder Mark, og forøges — til Trods for Talen om de tyngende Rustninger — aarlig med over 2 pCt.

(Svensk Export.)

Vi har modtaget følgende:

Sammenhold. Til den af d'Hrr. Bugge & Olsen i Larvik fremkomne Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 33, af 4. Maj d. A., skal jeg tillade mig at knytte et Par Bemærkninger. Jeg véd godt, at der er noget som hedder Konjunkturer, men jeg kan ikke se, at Markedet for Smaaskibe er stort bedre i Aar, end det var i Fjor. Det Sneversyn, som d'Hrr. Bugge & Olsen taler om, kommer ikke Sagen ved, for hvad der passer paa Fragtmarkedet paa mit Virkefelt, er jeg lige saa godt klar over, som nævnte Firma. At danske Skibsførere kan klage over at blive tilsidesat ved Fragtslutning gennem dette Firma, for at enkelte Skibe kan blive favoriseret, viser mit eget Tilfælde. Da jeg i April 1908 laa i Kristiania blev der gennem min derværende Mægler telefoneret til d'Hrr. Bugge & Olsen med Forespørgsel, om de kunde bruge mit Skib? Herpaa blev der svaret: »Ikke nu, men om c. tre Uger kunde Firmaet bruge »Pampa« for Bloksten til Tyskland«. Paa Basis heraf lastede jeg fra Sølvborg til Kristiania, og var atter dér c. tre Uger senere. Der blev nu paany telefoneret til d'Hrr. Bugge & Olsen, at nu var »Pampa« indkommet, og ventede, at den omtalte Fragt var i Orden, men til min store Forbavselse var den da sluttet for to Dage siden. Jeg undersøgte nu, hvilket Skib der havde været det heldige, og fik at vide, at et af de foretrukne var under Lastning. Hvis ikke dette Skib var kommet tidsnok, havde mit Skib maaske været godt nok til at tage den Last. Det er naturligvis ikke Sneversyn, som forarsager den Slags Forretninger. Naar d'Hrr. Bugge & Olsen siger, at samtidig med »Pampa« lastedes der til 7 Mk., da vil jeg anføre, at der

kun var et Skib til under Lastning i Larvik, under mit Ophold dér, og det var Skonnerten »Laura«, som lastede til 6½ Mk. Naar d'Hr. Bugge & Olsen taler om Skriblerier og Vrøvl fra min Side, tilbageviser jeg dette som ubefojet, og forstaar godt, at de finder Kaplajn Hansens Udtalelser rigtige, da han gør sig til Talsmand for nævnte Firma.

Arendal, den 30. Maj 1912.

A. Spendsen,

Fører af Skonnert »Pampa« af Marstal.

Hermed maa denne Diskussion anses som afsluttet i *Dansk Søfartstidende*. Red.

Truende Maskiniststrejke i Norge. Kristiania, 6. Juni. Maskinistforbundet har opsagt Pladserne for Maskinisterne paa samtlige Landets 423 Ruteskibe, ialt 639 Maskinister, fra den 8. Juni, idet de forlanger højere Løn, mere Hjælp etc. Der har været ført langvarige Forhandlinger mellem Organisationerne, uden at det er lykkedes at naa til Enighed, saa der er mest Udsigt til, at Maskinisterne nedlægger Arbejdet Natten mellem den 8. og 9. Juni, dog saaledes, at de forskellige Skibe føres til deres Hjemsted. Et Møde i Dag sluttede med, at Forhandlingerne blev afbrudt. Maskinistforbundet har efter Forlydende truffet Overenskomst med Arbejderne ved Skibsvarfverne om ikke at reparere Skibe, som kommer ind, medens Strejken varer, og bruger Hjælpemandskab i Stedet for Maskinister. Der er truffet Foranstaltninger til Postbefordring med Motorbaade. Stiftamtmanden i Kristianssand henstiller indtrængende til Regeringen at lade Orlogsmarinens Maskinister udkommandere, saa at den vigtige Kystrute Kristiania—Bergen kan opretholdes, da Kystbefolkningen ellers bliver vanskeligt stillet og paaføres store Tab, idet den ikke kan faa afsat sine Varer. Der er Tale om Anvendelse af Marinens Skibe paa det nordlige Norge.

I Statsraadsmodet besluttedes det den 7. ds. i Anledning af den truende Maskiniststrejke ved kongelig Resolution at opretholde Kystdampskibsforbindelsen ved Hjælp af Krigsskibe eller nogle af Marinen lejede private Skibe under militær Kommando. Fra Kristiania til Bergen skal der gaa Dampskib 3—4 Gange om Ugen, fra Bergen til Valso 3 Gange ugentlig og fra Trondhjem til Hammerfest 2 Gange ugentlig. Til hvert af de lejede Skibe beordres til Tjeneste 1 Marineofficer som Chef, 2 Underofficerer, 2 Maskinister, 2 Fyrbodere og 4 Menige; desuden gør Skibenes civile Besætning undtagen Maskinisterne Tjeneste. (Ritz. Bur.)

Fra den 8. ds. har Maskinisterne paa næsten alle norske Dampskibe i Lokal-, Kyst- eller udenlandsk Rute-fart forladt deres Stillinger i Forventning om, at de ved Lediggang vil kunne opnaa større Anerkendelse og bedre Vilkaar, end ved Arbejde, skriver »Norges Handels- og Søfartstidende«.

Japan og Panama-Kanalen. Den japanske Minister for Handel og Landbrug har, i Følge »Shipp. Gaz.« udtalt, at Aabningen af Panama-Kanalen vil faa de mest vidtrækkende Følger for Japan. Afstanden mellem New York og Yokohama vilde blive forkortet med 3.000 Sm., og Fragten reduceret med 50 pCt., sammenlignet med den transkontinentale Jernbanerute til New York. Alene med Hensyn til Transporten af Te vilde der blive sparet 7.000.000 Yen om Aaret i Fragt. Med Hensyn til Japans Import vilde Bonuldsudførslen opnaa betydelige Fordele. Ved Kanalens Aabning vilde Japans aabne Havne blive vigtige Mellemlhavne, og Turiststrømmen vilde vokse betydeligt.

Som Følge af disse Forhold har Chefen for Handelskamret meddelt Budgetudvalget, at Regeringen har mange Planer under Overvejelse for at kunne udnytte de Fordele, som tilbydes sig ved Aabningen af Kanalen. Imellem dem er en Udvidelse af Eksporten af Tømmer fra Hokkaido og Saghalin, som allerede havde fundet et tilfredsstillende Marked i Evropa.

**Lov om Bogføring.** Paa givne Foranledning henleder vi Opmærksomheden paa at nævnte Lov træder i Kraft den 1. Juli d. A. Da det imidlertid kan have sin Betydning at have sine Boger i Orden forinden denne Dato, har vi rettet en Forespørgsel til Ministeriet for Handel og Søfart, om Forretningsbøger vil kunne autoriseres og stemples i Henhold til den ny Lov forinden den Tid, og da paa hvilke Betingelser, og haaber meget snart at kunne bringe Oplysning derom.

**Den norske Amerikalinie.** Kristiania. 8. Juni. Stortinget har i Aften med 97 St. mod 14 vedtaget Indstillingen om at yde Statsunderstøttelse paa 1 Mill. Kr. til den norske Amerikalinie. (Ritz. Bur.)

**Selandia.** «Østasiatisk Kompagni» meddele: Motorskibet «Selandia» er den 8. ds. ankommet til Genua for hjemgaaende. Alt vel.

**Landstinget.** Lovforslaget om Afhændelse af Arealer tilhørende Kjøbenhavn's Havnevesen vedtoges den 6. ds. ved 3. Behandling énstemmigt med 49 Stemmer og er færdigt fra Rigsdagen.

**Dødsfald.** Forhenværende Skibsfører Hans Christiansen af Fano, er den 4. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 59 Aar. Afdøde blev i 1880 Fører af en Brig «Dorthea», og har senere fort to Barkskibe. I 1905 blev han Fiskeriinspektør i Nordby, hvilken Stilling han varetog til Sygdom bandt ham til Hjemmet.

## Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 97/1911, afsagt den 14. Februar 1912. Overretssagfører Christian Winther, Aktor, mod Fører af Dampskibet «Nautik».

Føreren af «Nautik» tiltales under nærværende Sag i Henhold til Solovens § 293 i Anledning af, at det af ham førte Dampskib «Nautik» den 14. November 1910 om Eftermiddagen grundstødte ved Jyllands Østkyst imellem Sæby og Frederikshavn.

Sagens nærmere Omstændigheder er følgende: «Nautik», der paa Rejse fra Kristinestad i Finland til Alicante og Sevilla med en Ladning Træ var kommen op gennem Sundet, var derefter gaaet Vest om Anholt for at gaa gennem Læsø Rende, idet den skulde indtage Kul i Frederikshavn. Efter at man Kl. 9.25 om Formiddagen havde passeret tæt Vest om Østerflak Fyrskib, sattes Kursen retvisende Nord 18° Vest.

Efter Dagbogens Udvisende holdtes denne Kurs, ind-

til man Kl. 11.30 passerede tæt forbi Læsø Rende Fyrskib, da Kursen forandredes til N. 15° V., en Kurs, som dog atter ved Middagstid, kort efter at man var kommen forbi Kosten paa Nordsiden af Dvalegrunden, rettedes til N. 18° V. Denne Kurs viste noget østligere end Frederikshavn. Det var Regntykning, men man fik dog — efter den af Tiltalte her ved Retten afgivne Forklaring — kort efter, at Læsø Rende Fyrskib var passeret, det høje Land mellem Sæby og Frederikshavn i Sigte, og dette Land saas siden uafbrudt snart stærkere snart svagere. Nogen Tid efter Middag fik man Sæby Kirke i Sigte, man gissede sig, da man Kl. 12.30 havde Kirken tværs, i en Afstand af 4 Sm. (den Afstand, man efter Kursen skulde have) og gik videre i samme Kurs. Kl. 12.40 forekom det pludselig Tiltalte, at Landet blev allfort tydeligt, han blev bange for at være kommen for langt ind og lod give Bagbords Rør, men kort efter grundstødte Skibet kun c. 1½ Sm. fra Land henved 4 Sm. Syd for Frederikshavn. Skibet, der efter Kursen endnu skulde være mellem 3 og 4 Sm. fra Land, var saaledes kommen et Par Somil nærmere Kysten end antaget.

Efter Grundstødningen forsøgte man at komme af Grunden ved egen Hjælp. Skont man kastede en Del af Dækslasten (for mellem 200 og 300 Kr.) over Bord, lykkedes det ikke at komme flot, og man antog derfor en Bjergningsdamper, ved hvis Hjælp man bragtes fri af Grunden i Løbet af Natten, hvorefter «Nautik» gik til Frederikshavn. Det viste sig, at Skibet ikke havde laget nogen nævneværdig Skade, og Skibet fortsatte Rejsen efter afholdt Søforhør.

Paa Søfartsministeriets Foranledning er der senere (i Maj 1911, medens «Nautik» laa i Helsingør) oplaget supplerende Søpforhør her ved Retten og rejst Tiltale mod Føreren.

Under de her afholdte Forhør erkendte Tiltalte, at Grunden langs hele Kysten er jævnt opgaaende, og at han ved at lodde kunde have set, at han var for langt inde, men han havde stølet paa sin Bedømmelse af Afstanden til Sæby Kirke og havde ikke tænkt paa, at der kunde være Grund til at lodde, for han var nærmere Frederikshavn. Han erkendte, at hans Bedømmelse af Afstanden fra Sæby Kirke beroede paa en ren Gissning; nogen 4 Stregers Pejling af Kirken havde man efter hans Forklaring ikke kunnet tage, da man ikke havde set den saa tydelig, at en saadan Pejling kunde lages.

Det oplystes, at Skibet under den stærke sydøstlige Kuling havde styret meget daarligt; man havde haft Søen ind paa Styrbords Laaring, og Skibet havde undertiden giret en Streg eller halvanden.

Tiltalte forklarede, at han havde regnet med, at Strømmen var sydlig og snarere satte noget ud fra Land end indefter. Han afgav med Støtte af 1ste Styrmand den Forklaring, at han om Formiddagen havde ment at mærke, at Strømmen satte Øst efter, man var kommen nærmere end ventet ved den paa Læsø Rendes Østside anbragte Kost paa Søndre Rønner og havde, da man i Regntykningen ikke saa Læsø Rende Fyrskib (Afstanden mellem Kosten og Fyrskibet er c. 3 Sm.) en kort Tid lagt Kursen noget vestligere for saa atter, da man fik Fyrskibet i Sigte, at styre de i Dagbogen angivne Kurser. Han har udtalt, at han, da han passerede den 3—4 Sm. Nord for Læsø Rende Fyrskib værende Kost ved Dvalegrunden, gik ned i Bestiklukafet og undersøgte Kortet, og at han da skønnede at være i en passende Afstand fra Kosten. Senere har han ikke undersøgt Kortet, og han fik ikke at vide, hvad Loggen viste, da Sæby Kirke havde tværs. Da han mente at kunne skønne, at Sæby Kirke var i 4 Sm. Afstand, var han saa sikker paa, at han stadig var tilstrækkelig langt ude, at det slet ikke inden Grundstødningen — som fandt Sted kun 7 Sm. fra Dvalegrundens Kost — faldt ham ind, at der allerede kunde være Grund til at lodde. Efter Ankomsten til Frederikshavn hørte han Lødserne dér udtale, at Strømmen i Løbet af Dagen var skiftet fra sydlig til nordlig.

Efter de under Sagen fremkomne Oplysninger maa Retten gaa ud fra, at der virkelig har fundet et Strømskifte Sted, og at det navnlig er dette, der har bevirket, at »Nautik«, der paa Grund af Regntykningen gik med mindsket Fart, kom saa meget vestligere end forudsat.

Tiltaltes Defensor har herefter gjort gældende, at Grundstødningen skyldes de urolige Strømforhold, og at der ikke foreligger nogen Pligtforsømmelse. Tiltalte, der uden nævneværdigt Havari har sejlet som Skibsfører i tretten Aar, skildres af sit Rederi som en Mand, der altid har vist Paapasselighed og været fuldtud pligtopfyldende saavel som Navigator som i enhver anden Henseende. Tiltalte, der efter sit eget Udsagn havde været paa Dækkel i det meste af de sidste 32 Timer, har følt sig ganske sikker, da han saa nylig havde haft Kending af Kosten paa Dvalegrunden, da Landet saa ud, som om det var langt borte, og da han derhos med den haarde Kuling fra SO. regnede med, at Strømmen vedblivende satte Nord paa.

Retten kan ikke give Defensor Ret i, at Tiltalte ikke har begaaet en Fejl. Retten maa efter de under Forhøret fremkomne Oplysninger betragte det som ret givet, at »Nautik« allerede ved Dvalegrundskosten var kommet noget vestligere end ventet, og at dette kunde være opdaget ved en opmærksommere lagttagelse. Retten maa endvidere gaa ud fra, at Tiltalte, da Sæby Kirke var tværs, ved Loggens Hjælp havde kunnet se, at Strømmen nu satte ham tilbage. Men selv bortset herfra maa Tiltaltes Navigation betragtes som uforsigtig. Det maa betragtes som en Skibsførers Pligt at benytte Løddet overalt, hvor der foreligger en Mulighed for en Grundstødning, hvor han ikke ad anden Vej har skaffet sig tilstrækkelig Sikkerhed om sin Afstand fra Grunden, og hvor — som her — et Lodskud vilde give al ønskelig Klarhed i saa Henseende. I saa stærk Regntykning maa en Gisning af Afstanden fra Land altid blive højst upaalidelig, og Tiltalte har ikke haft nogen Ret til at regne med, at Strømmen ikke kunde kænre.

Trods den alvorlige Bebrejdelse, der saaledes maa ramme Tiltalte, maa Retten nære nogen Betænkelighed ved at domme ham til Straf efter Sølovens § 293. Under Hensyn til de fremkomne Udtalelser om den Samvittighedsfuldhed, Tiltalte plejer at udvise, til, at han synes at være bleven bestyrket af sine Styrmand i den Gisning, at Sæby Kirke saas i en Afstand af 4 Sm., samt endelig til, at Afstanden fra det Sted, hvor han sidst havde kunnet bestemme sin Plads med nogenlunde Sikkerhed, var forholdsvis kort, og Strømmen altsaa maa antages at have været forholdsvis kraftig, findes Tiltalte at kunne frifindes.

Sagens Omkostninger derunder Salær til Aktor, Overretssagfører Winther, 35 Kr. udredes af det Offentlige. Tiltalte har selv sørget for sin Defensor.

## Nordisk Skibsrederforenings 23. Aarsberetning.

Nordisk Skibsrederforening har i disse Dage udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1911, af hvilken vi udtrækker følgende:

Den 31. December 1911 var der i Foreningen indtegnet 2,097,701 Tons imod 1,966,214 Tons den 31. December 1910, altsaa en Fremgang paa 131,487 Tons. Tonnagen fordeler sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge	1,358,227	mod i Fjor	1,253,912
Sverig	349,708	» - »	331,736
Danmark	342,034	» - »	335,284
Andre Lande	47,732	» - »	45,282

Antallet af personlige Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 157.

Af Tonnagen er 39,984 indmeldt efter § 7 og betaler 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas, at Foreningen ogsaa overlager de i Lovenes § 7 nævnte Sager, som Assurandorerne maatte overlage, hvis Skibet var forsikret.

De Sager af almindelig Interesse, som Bestyrelsen har beskæftiget sig med i Aarets Løb, har alle været omtalt i de af Foreningen udsendte Cirkulærer.

Foreningen begyndte sin Virksomhed i Sommeren 1889 med en indtegnat Tonnage af 293,096 Tons. Dens Indtægter og Udgifter balancerer, som det vil ses af nedenstaaende Ekstrakt af dens Regnskab, med Kr. 219,515.06. Regnskabsaaret begyndte med en kontant Beholdning af Kr. 67,377.08 og sluttede med Kr. 31,740.74. I Aarets Løb har Foreningen indkasseret Kr. 412,427.25 for sine Medlemmer og modtaget 1,273 indsendte Sager. Den har udbetalt Kr. 104,784.64 til Procesforelse og juridisk Bistand. Af de ny Sager blev det nødvendigt at forelægge 177 for Bestyrelsen.

Heraf er vundet 11 (heraf ved Voldgift 8), tabt 6 (heraf ved Voldgift 1), forligt 56 (heraf med det fulde Beløb 26), opgivet 4, ikke overtaget 2 og endnu uafgjort 91 (iberegnet appellerede), saaledes at Foreningen pr. 31. December 1911 for sin Regning ialt havde 91 Processer versterende i de forskellige Lande.

Foreningens Bestyrer er Hr. J. Jantzen i Kristiania.

### Ekstrakt af Nordisk Skibsrederforenings Regnskab for 1911.

Indtægter:		
	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Beholdning pr. 1/1 1911		67,377.08
Kontingentbidrag for 1911	149,170.94	
Resterer	259.04	
	148,911.90	
Indbetalte Restancer	178.19	149,090.09
Indvundne Renter		3,047.89
		Kr. 219,515.06
Udgifter.		
	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Drifts-Konto.		
Bladhold, Telefon, Avertissementer, Kurstab, elektrisk Lys & diverse Smaaudgifter	4,900.02	
Husleje	4,020.00	
Provision til Foreningens Agenter..	6,649.03	
Porto & Telegrammer	5,358.77	
Lønninger	41,582.05	
Trykning af Cirkulærer, Aarsberetninger etc.	2,753.10	
Kontorrekvisiter	2,082.08	
Rejseomkostninger	441.20	
Generalforsamlings- & Bestyrelsesmoders Afholdelse	4,312.16	
Lokalbestyrelsen ifl. Lovenes § 19..	2,600.00	
Foreningens Bidrag til Procesforelse & juridisk Bistand	104,784.64	
Domssamlingen	480.46	
Bidrag til Livsforsikringspræmie ..	1,070.00	
		181,033.51
Inventar og Bibliotekets Forøgelse		6,740.81
Kontant Beholdning		31,740.74
(heri indbefattet Reservefond ifl. Lovenes § 27, der nu udgør Kr. 25,031.38).		
		Kr. 219,515.06

## Isforholdene i de arktiske Have 1911.

Det meteorologiske Institut har for Aaret 1911 i Lighed med de foregaaende Aar, under ovenstaaende Titel udgivet et Særtryk af dets nautisk-meteorologiske Aarbog, bearbejdet af Kaptajn C. J. Hansen. Oplysningerne om Isforholdene støtter sig som sædvanlig til Velvilje hos Institutioner, Skibsførere, Videnskabsmænd m. fl., som har været i Berøring med de arktiske Egne i 1911. For enkelte Farvandes Vedkommende — Berings-Havet med Berings-Strædet og Beaufort-Havet — har Oplysningerne været saa sparsomme, at det ikke har været muligt at skabe et samlet Billede af Aarets Isforhold, og fra Kara-Havet og Øst efter havet uheldigvis slet ingen Efterretninger. Institutet retter en indtrængende Anmodning til enhver Skibsfører eller arktisk Rejsende om at indsamle alle de Oplysninger angaaende Isforholdene, som kan tilvejebringes. Enhver, som er villig til at indsende Oplysninger, kan, ved Henvendelse til det danske meteorologiske Institut, faa tilsendt Oplysninger om tidligere Aars Isforhold samt Skemaer og Kort til Observationer.

I Indløbet til Hvide Havet laa der megen Skrueis i April; ogsaa i Maj var Havet endnu isfyldt, og først i de sidste Dage af Maanedelen aabnedes Skibsfarten paa Archangel.

Langs Nowaja-Zemlja blev der forholdsvis sent isfrit; det hænder oftest, at der i Aarets Løb bliver isfrit op til Kap Maurilius, men dette skete ikke dette Aar.

Isen var i Barents-Havet mere tætpakket end almindelig, saa det var meget vanskeligt selv for Dampere at trænge ind til de større Flager og gaa mellem disse og den yderste mere spredte Is. Som Helhed var Isen 1 à 2 m tyk, kun mellem 35"—40" Lgd. var den sværere. Iskanten trak sig de første Maaneder kun langsomt tilbage, men i August saa hurtigt, at der blev isfrit helt op i Nærheden af Kong Karls-Land. Sælfangere var i samme Maaned ganske nær ved Frans-Joseph-Land og i isfrit Vand.

Fra Maj til Juli rapporteredes særlig mange Isfjelde i og indenfor Iskanten.

Fra Østkysten af Spitsbergen havest ingen Efterretninger i Begyndelsen af Sommeren, men i August laa Iskanten ret nordlig og stoppede endnu i September af Sejlads forbi Kong Karls-Land, saaledes at Spitsbergens NØ-Pynt heller ikke dette Aar omsejledes. Storfjorden havde megen Drivis hele Sommeren og blev først isfri i September. Udfør Vestkysten laa megen Is udfør Isfjorden, særlig i Juli blev Isbæltet ret bredt, og Isen laa saa tæt, at Dampere ikke kunde anløbe Homsund og Bellsund. I August blev Vestkysten helt isfri. Paa Nord-siden havde Bugterne en Del Fastis sent paa Sommeren, men Fangstfolk naaede dog til Wijde Bay.

Langs Grønlands Østkyst var der Nord for Island overmaade megen Is i Sommeren 1911. I April og Maj laa Isgrænsen fra Islands Østkyst Øst om Jan Mayen. I Juni dannedes store Bugter i Isen. I Juli var den yderste mere spredte Is fortæret og mødtes hist og her som isolerede Isstrimler drivende omkring i Havet. I August laa Isen paa Grund af vedholdende NØ-lig Vinde saa haardt pakket mod Kysten, at der ikke var aabent Vand mellem Isflagerne — end ikke Landvand — og et Dampskib »Laura«, som kom fast i Isen, var udsat for svære Skræmninger og kom først klar af Isen i September. Omkring Shannow-Øen og Nord derfor var Isen tigen-nemtrængelig.

Ved Angmagalik blev der isfrit usædvanlig tidligt, allerede fra midt i Juni var der ingen Hindring for Skibsfarten.

Islands Kyster var dette Aar ret længe besøgt af den grønlandske Drivis. Fra Midten af Januar begyndte Isen at aflægge kortere Besøg ved Nordkysten, men allerede i Marts tiltog Isens Udstrækning. I April og Maj

de Maaneder hvori der hyppigst ses Is ved Island, var Nord- og Østkysten tildels blokeret. Isen naaede Syd paa til Papey og enkelte Isstykker endog til Ingolfshofde.

I Lobet af Juni forlod Isen Landet, men endnu i Juli saas den faste Iskant ikke langt Nord for Island.

Fra Newfoundland's Bankerne var der adskillig flere Ismeldinger end i 1910. Isfjeldene begyndte i Marts, og deres Antal kulminerede i Juli med 475 Meldinger.

Belleisle-Strædet blev aabnet langs Kysterne midt i Maj, men først i Begyndelsen af Juli blev der isfrit i Strædet. Isfjelde iagttoges til hen i November.

Davis-Strædet. Storisens Fortrop kom ret tidligt til Kap Farvel, allerede midt i December 1910, medens Hovedmassen af Isen kom ud for Kap Farvel midt i Februar; allerede i Maj svandt Ismassen ind, og Juli var praktisk talt isfri.

Nordligere kendetegnedes Aaret ved Vestlisens Opræden; den kom allerede i December 1910 ind mod Grønland. Endnu i Juni var den nær ved Kysten, og i Juli saas Iskanten af og til.

I Baffin-Bugten var der hele Sommeren store Isvanskeligheder over Melville-Bugten og ved Kap York, og Isen blev liggende længe.

Hudson-Strædet og -Bugt besejledes i Juli til September under gunstige Isforhold.

I Beaufort-Havet og Bering-Strædet synes Isforholdene i Maj og Juni at have været ret normale.

Beretningen ledsages af et smukt udført Kort for hver Maaned fra April til August, begge inklusive.

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersoen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet forligger der ikke nogen særlige Forandringer fra de sidste Uger; Markedet ligger godt, særlig for Trælaster fra Østersoen Vest efter, og der er ikke faa Laster fremme til danske Havne til pæne Rater omkring 25—26 Kr. pr. Std.

Danmark har en Del Cementlaster til finske Havne, men desværre er der Besværigheder med Lodsforholdene i Finland, som vil genere Skibsfarten ikke saa ganske lidt, og Rederne er ikke begejstret for at sende Skibe til Finland under disse Forhold. Det er imidlertid at haabe, at de forskellige Havne-Autoriteter snart tager Affære.

Returfragterne Vest fra er fremdeles ret tilfredsstillende; Claylaster til Østersohavne betaler omkring 7/6 og for Kul til danske Havne er Fragten omkring £ 8.

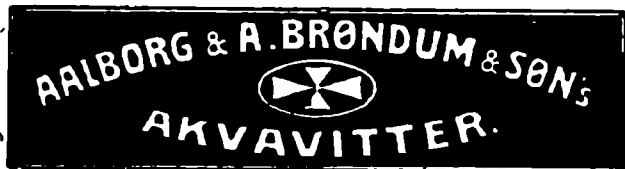
Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland i det store og hele atter flovere; Königsberg, hvortil der i de sidste Uger er kommen stor Tilførsel af Majs, men som nu er i Aftagende, er atter mattere og noterer igen kun 4 M. Danzig er kun aaben for meget prompte Skibe, og Colberg har sluttet for Rug 4½ M., senere til 4 M. og Gratifikation. Af andre tyske Pladser kan bemærkes Wismar, som slutter Salt til Råå 2¾ M. Kjøbenhavn 3 M. Sverig er for Karlshams og nærliggende Pladers Vedkommende stadig fast og noterer til Lübeck, Kiel, Rostock 4 M. for Gadesten, og for Kantsten til Königsberg, Neufahrwasser 4 M., Elbing 5½ M. Danmark har fra Provinserne haft meget lidt, bl. a. slutedes Hvede (60 Tons) Karrebæksmünde/Kalmar 15 Øre. Derimod har Kjøbenhavn haft ret rigeligt med Ladninger; særlige høje Rater opnaaedes dog ikke; saaledes slutedes for Foderhvede til Åhus 11 Øre, Aarhus 13 Øre, Aalborg 15 Øre.

Skive 20 Øre, Nekso 14 Øre, saml for svær Hvede til Odense 14 Øre og senere 15 Øre og for Soyakager til Bandholm 2½ Kr.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 8. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sat i Vandet.

Skibet — der ved Stabelaflojningen fik Navnet »Helsingborg« — bygges for Regning Dampskibsselskabet »Øresund« til Ruten Kjøbenhavn—Helsingborg—Kullen.



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Garston 5./6. — Amalienborg ank. Archangel 5./6. — Anna Mærsk ank. Pernau 2./6. — Brattingsborg ank. Rosario 26./5. — Borglum afg. Gullport 24./5. — Chassie Mærsk pass. Algier 29./5. — Dansborg ank. Kristinestad 1./6. — Elsborg ank. Carloforte 5./6. — Esrom pass. Port Said 1./6. — Flynderborg pass. Gibraltar 1./6. — Fredensborg ank. Huolva 3./6. — Fredorixsborg ank. Aarhus 5./6. — Guldborg ank. Bristol 31./5. — Gurre ank. Stettin 6./6. — Hammershus pass. Norfolk 2./6. — Harrildsborg ank. Selzaete 5./6. — Hundborg ank. Narva 1./6. — Høneborg ank. Cardiff 30./5. — Jelling afg. Mobile 5./6. — Jomsborg pass. Lödingen 2./6. — Jungshoved pass. Sagres 1./6. — Jagersborg afg. Marseille 3./6. — Kallundborg ank. Gorodetzky c. 18./5. — Kalø afg. Marseille 5./6. — Klampenborg afg. Huelva 1./6. — Kronborg ank. Dunston 3./6. — Løjre ank. Cette 2./6. — Lilleborg ank. Blyth 2./6. — Marselisborg ank. Archangel 5./6. — Næsborg ank. Hull 29./5. — Peter Mærsk ank. Ghent 5./6. — Randelsborg pass. Hanstholm 3./6. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 5./6. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 6./6. — Skanderborg pass. Portland 4./6. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 5./6. — Skodsborg ank. Sunderland 3./6. — Spigerborg ank. Memel 5./6. — Stegelborg afg. Ghent 6./6. — Stjerneborg afg. Huelva 2./6. — Søborg ank. Jaquet River 16./5. — Taarnborg ank. Zaandam 3./6. — Tuborg afg. Newport Mon 4./6. — Ulfshorg ank. Aarhus 3./6. — Uranienborg ank. Newport Mon 2./6. — Visborg afg. Rouen 4./6. — Vordingborg pass. Brunsbüttel 4./6. — Ørkild afg. Genua 3./6. — Eleanora Mærsk ank. Huelva 5./6.

**Vesterhavet.** Nora, Lauritsen, ank. Mariagerfjord 8./6. — Marie, Jessen, pass. Tanger 8./6. for Gibraltar. — Cito, Jepsen, ank. Rotterdam 8./6. — Dagmar, Schou, ank. Kotka 8./6. — Nexos, Sørensen, ank. Blyth 8./6. — Ulla, Em. Hansen, ank. Esbjerg 8./6. — Ellen, A. Hansen, afg. Immingham 7./6. til Mariagerfjord. — Hebe, Gregersen, pass. St. Vincent 7./6. for Danmark. — Rigmor, Uldal, pass. Helsingør 7./6. for Colberg. — Karla, K. Nielsen, pass. Hirtshals 7./6. for Stege. — Nancy, Mikkelsen, ank. Methil 7./6. — Polly, Mathiesen, ank. Casablanca 7./6. — Olga, Christensen, pass. Sagres 6./6. for Rabat. — Inger, Schiff, ank. Rotterdam 6./6. — Nautik, N. Nielsen, pass. Sagres 6./6. for Barcelona. — Nordsoen, Gram, ank. Stolpmünde 6./6. — Stella, Pedersen, ank. Kristinestad 5./6. — Gerda, Iversen, pass. Hook of Holland 5./6. for Sevilla.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Kiel 7./6. til Methil. — Johan Siem, Nielsen, afg. Hartlepool 7./6. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7./6. — Russ, Petersen, afg. Santa Fé 15./5. til Rotterdam. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 5./6. til Ghent. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Sarpsborg 5./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Göteborg 2./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Gabota 24./5. til Helsingborg. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 30./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 5./6. til Belfast. — Nawa, Dahl, afg. Las Palmas 5./6. til Londonderry.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Soerabaya 8./6. udg. — Samui afg. Singapore 2./6. udg. — Bandon afg. Port Said 8./6. hjemg. — Pangan afg. Colombo 6./6. udg. — Esrom afg. Port Said 1./6. hjemg. — Ørkild afg. Genua 3./6. udg. — Arabien ank. Colombo 7./6. hjemg. — Stam afg. Colombo 4./6. udg. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 3./6. — Estonia ank. Ant-

werpen 5./6. udg. — Chumpon afg. Kjøbenhavn 8./6. — Cathay afg. Durban 7./6. udg. — Indien afg. Karatsu 1./6. hjemg. — Kina ank. Antwerpen 28./5. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Madeira 6./6. udg. — St. Croix ank. Rotterdam 5./6. hjemg. — St. Jan afg. Paramaribo 30./5. udg.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Bona 6./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Dragør 3./6. — Svend, Schmidt, pass. Skagen 6./6. — Urania, Clausen, afg. Hlaborg 7./6.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Newcastle 6./6. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Ghent 8./6. — Hol-land, Poulsen, afg. Helsingør 8./6. — England, Andersen, ank. Esbjerg 6./6. — Rustand, Bennetsen, ank. Ghent 3./6.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 6./6. — Frankrig, Friis, afg. Hull 6./6.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, afg. Methil 8./6.

**Vulcan.** Vulcan, Hogstedt, ank. Drammen 4./6. — London, Bom, ank. Windau 1./6. — Paris, Tholander, ank. Brahestad 4./6. — Bryssel, Kaas, ank. Burntisland 7./6.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Genua 8./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Paterniemi 2./6. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 6./6.

**Heimdal.** Helga, Vaaben-Hansen, afg. Swansea 1./6. — Martha, Christensen, afg. Nørre Sundby 8./6. — Elna, Rathje, ank. Sundsvall 6./6. — Therese, Pedersen, afg. Granton 8./6. — Harriet, Larsen, afg. Antwerpen 8./6. — Dagny, Therkildsen, afg. Rotterdam 8./6. — Simone, Møller, afg. Blyth 6./6. — Jeanne, Olsen, afg. Port Talbot 3./6. — Vera, Larsen, ank. Swansea 8./6. — Daisy, Lagesen, ank. Burntisland 10./6. — An-nine, Leth, ank. Archangel 9./6. — Kamma, Löffler, afg. Pala-mos 2./6.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Spjutsund 7./6. — Helene, Sørensen, afg. Hull 6./6. — Sjølland, Sværre, afg. Liban 7./6. — Agnete, Dam, afg. Labbau 7./6. — Hermia, Farup, afg. Rendsborg 6./6. — Alice, Jørgensen, ank. Dunkerque 7./6.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersborg 7./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 7./6. — Valborg, Hansen, afg. Grangemouth 5./6. — Estrid, Hansen, afg. Bandholm 8./6. — Gunhild, Hansen, ank. Methil 7./6.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Memel 4./6. — Freja, Nielsen, ank. Leith 3./6. — Vera, Thing, ank. Kristinestad 5./6.

**Dania.** Ely, Meinertz, pass. Helsingør 5./6. for Gand. — Nelly, Clausen, ank. til Rouen 6./6. — Fanny, Eriksen, ank. Skellefteå 5./6. — Lilly, Nielsen, ank. til Cadiz 6./6. — Alexy, Sørensen, ank. Rotterdam 5./6. — Dagny, Bang, ank. til Passages 7./6. — Mary, Clausen, afg. St. Briens 7./6. til Middlesbro.

**Dansk Dampskibsselskab Rossia.** Generalkonsul Elis-sejeff afg. Petersborg 9./6.

**Æro.** Erindring, Nielsen, ank. Blyth 7./6.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, ank. Burntisland 3./6. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 1./6. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 2./6.

### Sejlskibe.

**Æro.** Svanen, Christensen, ank. Stokkeseyri 4./6. — Johanne, Stegmann, ank. Karlskrona 4./6. — Abba, Petersen, ank. Leith 5./6. — Bertha, Madsen, ank. Kjøge 5./6. — Skandia, Fabricius, ank. Bremen 5./6. — Hermod, Dreimann, afg. Reykjavik 5./6. til Campbelton. — Hejmdal, Staugard, ank. South Alfoa 5./6. — I. Koføed, Andersen, ank. London 3./6. — Alborg, Madsen, ank. Helsingør 6./6. — Freya, Kock, ank. Kjøge 5./6. — Marie, Boye, afg. Rudkjøbing 3./6. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Hamburg 5./6. — Thor, Petersen, er afg. fra Hamburg til Maracaiho. — Kirstine, Rasmussen, ank. Wemyss 6./6. — Ophelia, Clausen, afg. Cadiz 25./5. til Grand Bank. — Hamlet, Rasmussen, afg. Cadiz 29./5. til St. Johns. — Mary Friis, ank. Husavik 1./6. — Marie, Petersen, ank. Halmstad 6./6. — Genius, Bastrup, ank. Faskrudsfjord 6./6. — Bien, Petersen, ank. Pillau 7./6. — Marie, Ostermann, ank. Solvesborg 6./6. — Alf, Rasmussen, er afg. fra Folkestø til Drobak. — August pass. Wolmer 3./6. vestg. — H. C. Christensen ank. Hamburg 7./6. — Svalen, Rosenbeck, ank. Troen 7./6. — Malfridur, Hansen, ank. Halmstad 6./6. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 7./6. — Arietis, Andersen, ank. Memel 8./6. — Amor, Hansen, er afg. fra Frederiksstad til Douglas. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. fra Sundsvall til Wilmington. — Eos, Christensen, ank. Faxe Ladeplads 8./6. — Debora, Rasmussen, er ank. Dunkerque.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. Juni 1912. — Sø- og Handelsretsdom. — Nordisk Skibsførerforenings 23. Aarsberetning. — Isforholdene i de arktiske Have 1911. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hausens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

**Th. Simonsens Eftf.**

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

**Stevadors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

St Petersburg Tlfgr.: „Hansenco“  
Cronstadt Tlfgr.: „Hansen“  
Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**P. RUDBECK-LARSEN**  
Skibsmægler  
Telegram-Adr.: „Chartering“  
Telefon Nr. 37.  
**MARIAGER.**

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Vallholm“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Aalborg.**

**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnaköldsåvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reell behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hill-Madsen®**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**AXEL LUND** A/S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Jydsk Skibsekvipering**  
og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

Overretsaagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Petersen-Faxe's**  
HERREKVIPIERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Soen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt SkibsInventarierum  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhryingskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhryingsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshrying“.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventarie  
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

**G. C. de Baerdemaecker**  
Skibsmægler og  
Speditør  
**Gent, Belgien**

**A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.**

„Dansk Søfartstidende“  
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

**ARONNEMENTSPRISEN.**  
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**  
Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 - -  
De øvrige Sider - - - - - 20 - -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Fornustalning.  
Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Fredag den 14. Juni 1912.

19. Aarg.


**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kædler  
Higginsons selvsm. Løsebjul og  
Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbæltter.



**Tekn. Maskinhandel.**  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**A/S Randers Rebslaaeri**  
Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staaloug**  
til Skibsbrug og Elevatorer.  
Tilkendt højeste Udmærkelse, Solvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.



Adr.: Toldbodvej 7, Mæz.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
Leverandør til Flaaden

**A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret Varemærke



**Rustbeskyttende Farve**  
til Bunkere og Lastrum  
Telefon 5601  
Leverandør til Statsbanerne

**De private Assurandører lim.**  
i Kjøbenhavn  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.  
Telegram-Adresse: Private.  
Telefon Nr. 6 og 4106.

**LANDMANDSBANKEN**  
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
**Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibrederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**„Bombebøssen“.**  
Af Hensyn til de mange gamle Ansøgninger, som forefindes angaaende Friboliger for gamle Sømænd med Huatruer i Stiftelsen samt om Legater, der bestyres af Direktionen for Sømændsstiftelsen „Bombebøssen“, finder man sig nødsaget til at bekendtgøre følgende:  
Alle Ansøgninger, der ere daterede **førend den 1. Januar 1909**, anses for ugyldige og maa, hvis vedkommende Ansøger fremdeles ønsker at blive taget i Betragtning, fornyes **inden den 1. Oktober d. A.**, efter hvilken Dag der intet Hensyn tages til Ansøgninger, som er daterede førend den 1. Januar 1909.  
Blanketter til Ansøgninger kan erholdes hos Stiftelsen „Bombebøssen"s Inspektør, **Kapt. C. W. Sæby**, Overgaden o. V. 48, Kjøbenhavn C.  
Kjøbenhavn i Juni 1912.  
**Direktionen.**

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Holmens Kanal 22.  
Telegram-Adresse: Copenasura  
Telefon-Nr. 42

**Bugsering.**  
**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.  
Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerpil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

# VIKING MELK

**USUKRET**  
Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STAMPFAER. KANJA



## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

1297

2197

## RABATKUPON.

Naar dette Avertissement medbringes, gives 10 % Rabat paa alt, hvad De køber af Klædninger, Overfrakker, Arbejdstøj, Hatte, Huer og Kravetøj i

**Engelsk Beklædningshus,**

Gothergade 21, Hj. af Grønnegade.

Vis først Annoncen efter endt Expedition.

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskebe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:

„Danskloyd“.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonvæk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## En Udflugt med et Sejlskib

holst Syd paa ønskes fra Tiden omkring den 1ste Juli. Opgivelse af Pris pr. Dag ønskes. Billet mrkt. „200“ sendes til Bladets Kont.

## Remington,

eneste Skrivemaskine med

**Key Set Tabulator,**  
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.  
Telefon 7262.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasieklasse nyspr. og mat. og 2 Gymn.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

## Marstal

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

## Iver C. Weilbaech & C.

**Nautiske Etablissement**

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

### Kompasser

efter  
Lord Kelvins System  
eget Fabrikat.

Spritkompasser  
E. S. Ritchie & Sons  
originale  
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser  
(Sprit og tørre)  
Kasse eller Hus med  
Lampe.

Azimutinstrumenter  
Pellatetter

**Kikkerter**  
dobbelte og længe

Sextanter og Octanter  
med og uden  
Kew Certifikat

**Reparationer**  
udføres.



### Walkers

originale  
Lodde- og  
Loggeapparater

Fuldfarts  
Loddemaskiner  
Loddespil

**Loddewire**  
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Cilnometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

**Lanterner**

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner

in. m.

**Reparationer**  
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Kjøbenhavn, den 14. Juni 1912.

Kjøbenhavns Maskinist-skole. Vi har modtaget Aarsberetning for Kjøbenhavns Maskinist-skole for Aaret 1911. Skoleudvalget bestaar af Direktør E. Vöhlz, Formand, Maskinmester P. Halberg, Maskinarbejder Otto Smith samt Skolens to Forstandere. Undervisningen bliver udført af 31 Lærere i Forbindelse med Skolens Forstandere. Skolen har siden 1906 haft Lokaler i en til Skolebrug opført Bagbygning tilhørende Ejendommen, Nørrebrogade Nr. 13, men anser nu det Tidspunkt for kommet, da det maa anses fornødent, at Skolen tilvejebringer sin egen Bygning, og at denne opføres med dens særlige Formaal for Øje. Maskinist-skolen er imidlertid ikke saaledes økonomisk situeret, at den kan paalage sig den Opgave uden Hjælp og Støtte fra Stat og Kommune at opføre sin egen Bygning. En foreløbig Henvendelse til Kjøbenhavns Magistrat har givet noget Haab om at opnaa en vederlagsfri Grund til den paatænkte Bygning, men da Finansministeriet har udtalt, at det med Hensyn paa den finansielle Situation ikke kan billige, at nogen Bevilling søges paa Finanslovsforslaget for Finansaaret 1912—13 til et saadant Formaal, har Ministeriet for Handel og Sofart, til hvilket der er sket Henvendelse svaret, at det ikke for Tiden ser sig i Stand til at foretage videre i Sagen.

Skolens Formaal er at undervise til de af Stat og Kommune paabudte Eksaminer og Prøver for Maskinister, Maskinpassere, Kedelpassere og autoriserede Installatorer af Elektricitet, samt til Optagelsesprøver paa Orlogsværftets Ingeniørelvskole.

Til de ovennævnte Eksaminer og Prøver har Skolen i Aaret 1911 undervist:

I 1. Periode (Jan.—April).....	384 Elever
I 2. — (Maj—Aug.).....	333 —
I 3. — (Sept.—Dechr.).....	427 —

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 27 Elever, hvoraf 20 bestod. Til Maskinisteksamens 1. Afd. indstillede sig 222 Elever, hvoraf 157 bestod. Til Maskinisteksamens 2. Afd. indstillede sig 20 Elever, til halv Eksamen, hvoraf 16 bestod. Til Maskinisteksamens 2. Afd. indstillede sig 103 Elever, til hele Eksamen, hvoraf 76 bestod hele Eksamen, og 22 den ene Halvdel af Eksamen. Til Tillægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 202 Elever, hvoraf 143 bestod.

Eksaminerne, der hidtil har været afholdt paa Orlogsværftet, agtes fremtidig afholdt paa Skolen.

Strejkerne i London. Arbejdsgiverne har vedtaget en Resolution, hvori Regeringens Forslag erklæres for uigennemførlige og uantagelige. Arbejdsgiverne er imidlertid rede til at slutte Overenskomst med Arbejderne med Hensyn til Beløbene for Antagelse. Overenskomsten skal indeholde Bestemmelser om passende Pengebøder for begge Parter for Brud paa Overenskomsten. Endvidere kræver Arbejdsgiverne, at alle de Strejkende skal genoptage Arbejdet, for Forhandlingerne paa-begyndes, samt absolut Ret til at antage Arbejdere, der staar udenfor Fagforeningerne.

Paa et Møde den 10. ds. forkastede Arbejdsgiverne Regeringens Forslag. Det ventes, at almindelig Transportarbejderstrejke vil blive erklæret den 11. ds.

Transportarbejderforbundets Bestyrelse har telegraferet til alle Forbundets Afdelinger hele Landet over og anbefalet, at Arbejdet straks nedlægges. Ministeriet afholder den 11. ds. Møde for at overveje Sagen. Arbejderforeneren Miller i Newcastle erklærer imidlertid, at al Tale om Generalstrejke kun er beregnet paa at skræmme og udtaler: »Vi er ikke bleven raadspurgt, og paa Nordøstkysten har vi ingen Konflikt med Arbejdsgiverne og ingen Aarsag til Strejke«. Havnearbejderne i Manchester har derimod med Begejstring modtaget Tanken om Strejke.

Generalkonsul Faber i London telegraferer den 10. til Udenrigsministeriet: »Lige overfor den i Dag tilspidsede Stilling interesserer »Daily Telegraph«s Meddelelse efter Interview med Jernbanearbejdernes Leder Thomas, at Transportarbejderne ikke indbefatter Jernbanearbejderne.«

Havnearbejderne i Barry har enstemmigt vedtaget ikke at erklære Strejke, og Cardiff og andre Havne i Syd-wales ventes ligeledes at ville nægte at slutte sig til Strejken.

Bestyrelsen for Somændenes og Fyrbødernes Forbund har udstedt et Manifest, hvori Medlemmerne advares mod at følge Transportarbejdernes Opfordring til at strejke. Arbejdsgiverne i Transportarbejderfaget og Havnemyndighederne i London har offentliggjort Opraab, hvori Arbejdsgivernes Holdning retfærdiggøres, og hvori der rettes Opfordring om øjeblikkelig Hjælp med Penge, Husly og Føde til Bornene.

Generalkonsul Faber telegraferer den 11. ds. til Udenrigsministeriet:

»Nationalstrejken erklæret, men dens effektive Genemførelse synes tvivlsom. Samtidig henvender Lederne Opraab om Pengebidrag.

Transportarbejdernes Begejstring er lunken; dertil kommer, at hverken Jernbanefunktionærer eller Sømandsforbundet endnu deltager, ligesom Newcastle Transportarbejdere holder sig tilbage. Den danske Import via Harwich er stadig upaavirket.«

Sømands- og Fyrbøderforbundet, der hører under Transportarbejderforbundet, har erklæret, at dets Medlemmer ikke kan slutte sig til Strejken, for der er foretaget en særlig Afstemning.

Arbejdet fortsættes uforandret i Newcastle, Cardiff, Swansea og andre Havne. I Southampton, Liverpool og Hull er Situationen stadig uvis. De Strejkende i East India Dock angreb den 11. ds. flere Arbejdere, der var paa Vej ind til Dokken. Der foretoges to Arrestationer. Politiposterne ved de forskellige Adgange til Dokkerne er bleven forstærket.

I Liverpool fortsættes Arbejdet uforandret. Ved Tæfleden arbejder Havnearbejderne som sædvanligt, og saavel Havnearbejderne som Kuskene i Sunderland har nægtet at efterkomme Ordren om at nedlægge Arbejdet, hvilket ligeledes er Tilfældet i Blyth.

Generalkonsul Faber telegraferer den 12. ds. til Udenrigsministeriet:

Erklæringen af Nationalstrejke udviser endnu meget faa praktiske Resultater for Strejkelederne. Medens der strejkes i Manchester, Southampton, Bristol og Swansea, arbejdedes der i Gaar i Liverpool, Glasgow, Newcastle, ved Tynfloden, i Hull, Grimsby, Middlesborough og Syd-wales. Imidlertid er Udsigterne i Hull og Grimsby og paa Tynen samt i Middlesborough usikre. Resultatet af Sømandsforbundets Ballotering ventes mulig allerede Mandag. Skont Udsigterne tilsyneladende er truende, mener Pressen, at Strejken alligevel er uigennemførlig.

Den norske Maskiniststrejke. Kristiania, 10. Juni. Den norske Maskinistforenings Forhandlingskomité har i Dag i en Skrivelse til Regeringen tilbudt under Konflikten at stille 24 organiserede civile Maskinister til Disposition i Stedet for de udkommanderede Marinemaskinister om Bord i de 12 Dampskibe, som Staten har lejet til at besørge de vigtigste Kysteruter. Tilbudet ledsagedes af forskellige Forudsætninger, bl. a. at Skibene fremdeles skal gaa for Statens Regning, at den militære Kommando paa Skibene straks stryges, og at der ikke yderligere sættes ny Skibe i Rute.

Regeringen har den 10. afholdt en Konference, hvor det blev drøftet, om der skal foretages en videre Indgriben i Maskiniststrejken. Konferencen fortsættes senere.

Nordenfjeldske Dampskibsselskab har lejet to tyske Dampere paa henholdsvis 1.500 og 2.200 Tons og ligger i Underhandlinger om Leje af to Skibe til. De lejede Skibe vil blive sat i Fart allerede i denne Uge.

Fra Kristiania telegraferes den 11. ds.: I Statsraads-mødet i Dag er det blevet bestemt, 1) at den ved kongelig Resolution af 7. Juni d. A. fattede Beslutning om Igangsættelse af Dampere paa Kystruten ved Befordring af Personel ved Marinen udvides til ogsaa at gælde Ruten Kristianssand—Frederikshavn, paa hvilken der skal ind-sættes to Skibe, 2) Statsministeren bemyndiges til fremtidig at træffe Afgørelse om Igangsættelse af flere Ruter paa samme Maade i den Udstrækning som det maatte vise sig nødvendig til Afværgelse af den Skade den herskende Maskiniststrejke vil paaføre de betydelige almene Interesser.

Endvidere er det bleven vedtaget at fremsætte et Regeringsforslag om Forandring i Maskinistloven. Forslaget gaar ud paa, at Kongen skal have Adgang til under ekstraordinære Omstændigheder, hvor Nødstilstand kan forvoldes i Landet eller større Landsdele, saaledes under Strejker, at tillade Maskinbetjening med andre end Maskinister med Certifikat. Som Betingelse herfor foreslaas lovfæstet, at Vedkommende har Attest fra et mekanisk Værksted for at kunne betjene en Maskine, og at Skibets Assurandør tillader hans Ansættelse.

Regeringen erklærer, at den ikke kan modtage Maskinistforbundets Tilbud om at afløse Marinemaskinisterne med civile Maskinister paa de af Staten lejede Skibe, den har derimod rettet en Henvendelse til Maskinistforbundet og Redernes Arbejdsgiverforening, hvori den henstiller til dem at oplage yderligere Forhandling for et Mæglingssraad, sammensat i Henhold til et for nylig af Regeringen fremsat Forslag til Lov om Løsning af Arbejderstridigheder.

Hvis begge Parter gaar ind herpaa, vil Regeringen udnævne en Formand, som sammen med to af Parterne valgte Mæglere skal danne Mæglingssraadet. Det henstilles til Maskinisterne at hæve Strejken under Forhandlingerne.

Forholdene i Dunkerque. Under 6. ds. har den kgl. Konsul i Dunkerque indberettet som følger:

Konsulatet har bemærket, at forskellige udenlandske Søfartsblade bringer Rapporter om Generalstrejke her, og tillader sig i den Anledning at oplyse, at Arbejdet i Havnen gaar sin vante Gang, hvorfor hertil bestemte Dampere ikke behøver at frygte Ophold paa Grund af Strejke. Torsdag den 30. f. M. standsede Arbejderne Arbejdet en halv Dag for at holde et stort Massemøde, men der har aldeles ikke været Tale om Generalstrejke, og der er heller ingen Udsigt til samme her.

Trælastlinien. Det skandinaviske Møde til Behandling af Trælastlinien traadte sammen i Kristiania Handelsstands Lokaler den 10. ds. Mødet aabnedes af Handels- og Søfartsdepartementets Chef, Konsul A. O. Lindvig. Søfartsdirektør Pedersen valgtes til Mødets Dirigent.

De Delegerede for Danmark er: Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart, J. E. A. Krogh, fung. Kontorchef i samme Ministerium P. Herschend. Medlem af det i Danmark nedsatte Lastelinieudvalg, Direktør i Det forenede Dampskibsselskab, N. J. Høst, der først senere møder, og Dampskibsreder A. N. Petersen.

Fra Sverig møder: Marinedirektør ved Flaaden Ivar Alphons Engström, Søkaptajn K. G. Bjørke og Lastelinieinspektør, Ingeniør N. G. Nilsson.

De norske Delegerede er: Søfartsdirektør Pedersen, Direktør i det norske Veritas, Dr. J. Bruhn, Lasteliniekonsulent i Søfartskontoret, Ingeniør J. Schønheyder.

Som Mødets Sekretær fungerer Sekretær Jens Evang i Handelsdepartementet.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Den ny Damper »Aarhus«. Hs. Maj. Kongen har Mandag den 10. ds. aflagt Besøg om Bord i Det forenede Dampskibsselskabs ny Damper »Aarhus«. Ved Ankomsten til Kvæsthusbroen modtoges Kongen af Selskabets Bestyrelse og Direktion samt Førerne og Dæks- og Maskinofficererne paa samtlige Selskabets her liggende Skibe.

Kongen besaa indgaaende Skibet fra øverst til nederst. I Skibets Spisesalon takkede Bestyrelsens Formand, Admiral Richelieu, Kongen for Besøget om Bord og for den Interesse, som derved visttes dansk Skibsfart.

Kongen udtalte derefter de bedste Ønsker for Selskabet og særlig for fortsat Fremgang for dets indenlandske Forbindelser.

Ændringerne i Søloven. I en Beretning fra Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjergning i Solov af 1. April 1892 hedder det:

Da Tiden var saa fremrykket, at Udvalget ikke med Grundighed kunde behandle Forslaget til Ende, og da det tillige fandt, at der ikke forelaa saa tvingende Grunde for at tilendebringe Behandlingen allerede i denne Samling, at det derfor burde give Afkald paa at sætte sig fuldstændig ind i Sagen, blev Udvalgets store Flertal enigt om at afslutte Udvalgets Arbejde og afgive Beretning.

Kystfart i Uruguay. »Diario Oficial« af 22. Januar bekendtgør Teksten af en Lov af 11. Januar d. A., blandt hvis Bestemmelser er den, at Kystfart og Sejlads mellem uruguayiske Havne forbeholdes Skibe, som sejler under Uruguay's Flag. Loven fastsætter Konfiskation af ethvert fremmed Skib tilligemed dets Ladning, som overtræder denne Lov, medmindre det kan bevises, at en saadan Handling beroer paa en Misforstaaelse fra Overtræderens Side. Skibe, som er beskæftiget i Kystfarten, vil blive fritaget for at erlægge Havne- og Fyravgifter.

Skibsfarten paa Archangelsk. Den norske Konsul i Archangelsk, der bestyrer det derværende danske Konsulat, telegraferer den 12. ds. til Udenrigsministeriet: Børskomiteén har erklæret Skibsfarten officielt aabnet fra i Dag.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Spanien: Port Said er erklæret for smittet af Byldepest.

Belgien: Provinsen Adama er erklæret for Kolerasmittet.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 112/1911, afsagt den 3. April 1912. A/S. Det forenede Dampskibsselskab mod A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Den 9. Januar 1911 om Eftermiddagen mellem Kl. 5 og 6 fandt der et Sammenstød Sted i Kjøbenhavns Havn udfør Kvæsthusbroen mellem den D. F. D. S. tilhørende Damper »Thy«, der Kl. 5,20 i fuldlastet Tilstand var afgaaet fra Nyhavn og stod Nord paa for at gaa ud af Hav-

nen, og den Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise tilhørende Lægter »Sif«, der efter at have bistaet ved en Bjergning udfør Dragør i tom Tilstand bugseredes ind i Havnen af Entreprisens Dampner »Hertha«. Det var mørkt og stærkt diset (»Thy«s Kaptajn har brugt Udtrykket Taage, »Hertha«s Kaptajn »let Taage«). »Thy« havde efter de afgivne Forklaringer bakket sig ud fra Kanalen ved Nyhavn, havde derefter drejet mod Nord ved for Bagbords Ror at gaa frem for fuld Kraft, havde slaaet »langsom« efter at have faaet Skibet vendt og var straks gaaet over i Løbets østlige Side i Nærheden af de ved Pælene dér liggende fortojede Fartøjer, imellem hvilke »Bryderen« laa som en af de sydligste og »Garonne« som en af de nordligste. Efter den af »Thy«s Fører afgivne Forklaring havde »Thy« ikke faaet Fart under Svingningen, han havde nok hørt en Del Fløjtesignaler i Havnen, men han fik ikke Øje paa »Hertha«s Lanterner for efter, at han var kommen over i Farvandet østlige Side og befandt sig i Nærheden af »Bryderen«.

Slæberen imellem »Hertha« og »Sif« synes at have været ret lang, og den Fart, hvormed Skibene gik ind i Havnen, beskrives af flere Vidner som ret stor. Nojagtige Oplysninger om Slæberens Længde eller »Hertha«s Fart har ikke kunnet fremskaffes. »Hertha«s Fører synes slet ikke at have tænkt paa at lade »Sif« fastgøre langs »Hertha«s Side for at have større Manøvreedygtighed under Indsejlingen i Havnen i det usiglbare Vejr, og Slæberen var end ikke bleven forkortet siden Afgangen fra Dragør. »Hertha« var i 20 Minutter gaaet fra Indløbet mellem Bølgebryderne i Kroneløbet til Kvæsthusbroen, altsaa gennemsnitsvis med henved 5 Knobs Fart, men dens Fører har anført, at han gik betydelig hurtigere udenfor Bomløbet, betydelig langsommere indenfor dette. »Hertha«, der skulde slæbe »Sif« hen til nogle Pæle i Havnens østlige Side Syd for de Pæle, hvorved »Bryderen« laa, var længe inden den mødte »Thy« kommen over i den østlige Side af Farvandet. Dens Fører gør gældende, at Hovedgrunden dertil var, at en Dampner »Ella«, der var afgaaet fra Kvæsthusbroen samtidig med, at »Thy« laa og manøvrerede i Nærheden af Nyhavn, havde tvunget den derover. Dette bestrides af Føreren af »Ella«, som hævder, at »Hertha« allerede var ovre i Løbets østlige Side, inden »Ella« forlod Bolværket, og at »Ella« i modsat Fald vilde have ventet med at gaa fra Bolværk, indtil den kunde gøre det uden at genere »Hertha«.

Det er in confesso, at »Hertha« efter at have opdaget »Thy« først gav Signalet for, at den havde et Fartøj paa Slæb, ét langt og to korte Stød, og at den derefter har givet to Stød i Fløjten, hvormed den vilde antyde, at den vilde blive ovre i den østlige Side, samt at »Thy« besvarede det Stød med ét Stød for at antyde, at ogsaa den blev i Løbets Østside, at »Hertha« derefter gentog sine to Stød, at »Thy« gentog sit ene Stød, at »Hertha«s Fører nu besluttede sig til at søge over i Løbets Vestside og gav Ordre til haardt Bagbords Ror, samt at »Hertha« derefter drejede over mod Kvæsthusbroen og undgik Kollision, men at »Sif«, som var tom, skar ud til Bagbord og kolliderede med »Thy«, saaledes at »Sif« fik nogle mindre Beskadigelser paa Bagbords Side og Bagbords Læring, medens »Thy« fik et Hul i den øverste Plade om Bagbord i Stævnen, Bagbords Ankerklyds sprængt, og Bagbords Ankerstok brækket, samt nogle andre mindre Beskadigelser paa Bakken om Bagbord. Efter den af »Thy«s Fører og Besætning afgivne Forklaring, maa der gaas ud fra, at der er slaaet »Bak« om Bord paa »Thy« straks efter, at dens Fører havde set, at »Sif« skar ud og set, at der kunde være Fare for Kollision med denne.

Det maa antages, at »Thy« i Kollisionsojeblikket kun har haft meget ringe, om nogen Fart. »Thy« gav ikke Signal for »Bak«. »Hertha«, som havde gaaet med langsom Fart gennem Havnen, slog, efter at den havde lagt Roret Bagbord, halv Kraft for at give Lægteren mere Drejning til Styrbord og slog derefter »Stop«.

Under nærværende Sag har Citanterne paastaet de

Indstævnte dømt til at betale dels i Besigtelses- og Reparationsomkostninger m. m. ialt Kr. 978.46, dels i Liggedagspenge for Dagene fra den 11. til den 24. Marts, i hvilken Tid »Thy« var til Reparation ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri (Skibet havde efter en foreløbig Reparation udsat den endelige Istandsættelse til den nævnte Tid), Kr. 946.40 alt med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger og har under en Kontrasag paastaet Citanterne dømt til at betale »Sif«s Skade m. m., ialt 435 Kr. med Renter og Kontrasagens Omkostninger.

Hovedcitanterne hævder, at hele Skylden falder paa »Hertha«. Dels hævder de, at det er uforsvarligt af »Hertha« i saa usiglbart Vejr at gaa ind i et snævert Havnefarvand med en Lægter paa Slæb i et saa langt Slæbetov, saaledes at den ingen Kommando har over Lægteren og ikke er i Stand til at stoppe eller bakke, hvor saadant maatte udkræves. Den burde enten have taget Lægteren paa Siden eller i hvert Fald have slæbt med meget kort Slæber, saaledes at den beherskede Lægterens Bevægelser.

Hovedcitanterne gør derhos gældende, at det er en Fejl af »Hertha«, at den gik over i Løbets østlige Side eller i alt Fald at den, naar den var kommen derover, ikke hurtigst søgte tilbage igen. Havde den, efter at den første Gang havde hørt et Stød fra »Thy«, straks givet Bagbords Ror, vilde enhver Kollision være undgaaet.

Kontracitanterne gør gældende, at Fejlen ligger hos »Thy«, der ikke tilstrækkelig tog Hensyn til, at »Hertha« baade ved sine Lanterner og sine Signaler havde vist, at den havde et Fartøj paa Slæb, og at den derfor ikke var helt manøvreedygtig. »Thy«s Fører burde derfor ikke saa stædigt have holdt sig til Søvejsreglernes Artikel 25 om, at hvert Skib skal holde sig i højre Side af Farvandet, men han burde i Overensstemmelse med Artikel 29 have udvist den Konduite at rette sig efter »Hertha«s Fløjtesignaler og gaa til Side for denne. Som Grund til at »Hertha« ikke har fortojet »Sif« langs Siden af sig, er det anført, at »Hertha« er saa lav, »Sif« i tom Tilstand saa høj, at man ikke fra »Hertha«s Bro kan se over »Sif«s Skrog.

Retten kan vel ikke anse det for absolut utilstedeligt i mindre siglbart Vejr at gaa ind i Havnen med et Fartøj paa Slæb, men det maa dog betragtes som en Fejl, at gaa ind uden at forkorte Slæberen, og det havde været rigtigst, om »Hertha« havde taget »Sif« paa Siden. Det maa derhos betragtes som en Fejl eller dog som en mod Søvejsartiklerne stridende Handling, for hvilken »Hertha« maa have Risikoen, naar »Hertha« saa tidlig er kommet over i Løbets Østside. Selv om det virkelig maatte have været »Ella«s Manøvrer, der har været Aarsag til, at »Hertha« kom over i den østlige Side af Farvandet, kunde dette ikke fritage »Hertha« for Ansvar. Var »Hertha« bleven paa den rigtige Side af Farvandet, havde »Ella« haft Pligt til ikke at afgaa saaledes, at der kunde blive Fare for Sammenstød. Efter at »Thy« én Gang havde givet ét Stød, burde »Hertha« ikke vedblivende være gaaet frem med samme Fart paa den østlige Side af Farvandet og have krævet, at »Thy« skulde vige over i den vestlige. Reglen i Artikel 25 skal overholdes saa vidt muligt, og naar den overtrædes, maa det ofte blive paa Overtræderens Risiko. Idet Retten maa gaa ud fra Rigtigheden af den af Kaptajnen paa »Thy« afgivne Forklaring, at han først saa »Hertha«, da han var kommen over paa Løbets østlige Side, og idet Retten ikke tor forudsætte, at det paa dette Tidspunkt havde været tidnok for »Thy« at give Styrbords Ror og gaa vesten om »Hertha«, kan Retten ikke se, at der fra »Thy«s Side er foretaget nogen fejl Manøvrering. Ganske vist er der en Mulighed for, at »Thy« ved at bakke stærkere, end den gjorde, kunde have undgaaet Sammenstød, og det er en Selvfølge, at »Thy«s Fører har været pligtig til at gøre, hvad han kunde for at undgaa Kollision uden Hensyn til,

om »Hertha« mulig havde Fejlen paa sin Side, men Retten tør ikke paa det Foreliggende gaa ud fra, at »Thy«s Fører ikke har handlet med den Konduite, det var hans Pligt at udvise.

»Thy«s Fører har begaaet en Fejl ved ikke at signalere, at han bakkede, men Retten tør ikke gaa ud fra, at et saadant Signal vilde have afværget Kollisionen eller formindsket dens Følger.

Retten maa saaledes tillægge »Hertha« Skylden for Sammenstødet, og »Hertha«s Rederi vil være at domme til at erstatte den derved forvoldte Skade. Kontraktanterne har gjort nogen Indvending mod Beløbets Størrelse. Der findes imidlertid ikke med Rette at kunne indvendes noget mod selve Reparationsudgifterne og de dermed forbundne Udgifter med Transporten til Reparationsstedet. Derimod findes Liggedagspengene at maatte nedsættes. Hovedcitantene har ikke ført nærmere Bevis for, at saa mange Liggedage var nødvendige ved en saa lille Reparation, og Retten tør uden saadant Bevis ikke gaa ud fra, at mere end Halvdelen af Tiden havde været nødvendig. Det paastævnte Beløb vil derfor være at nedsætte med Kr. 473.20. Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at maatte betale med 150 Kr.

## Hjælpemidler til Udsætning af Skibsbaade.

Vi har modtaget følgende:

Med stor Interesse har jeg i *Dansk Søfartstidende* læst Hr. Konstruktor Jul. Christensens Afhandling om Hjælpemidler til Udsætning af Skibsbaade, og er derved bleven overbevist om, at den bedste og hensigtsmæssigste Forbindelse mellem Baade og Taljeblokke for Tiden kan tilvejebringes paa den oprindelig anvendte Fremgangsmaade ved, at en Ring i Blokken hugges i en dertil svarende Jernhage, som fra Forbindelse med Kolen føres op gennem en Tofte i passende Afstand fra Baadens For- og Agterstævn.

Naar Skibsbaade skal afbenyttes under vanskelige eller kritiske Forhold, vil det særlig om Natten være en Fordel, at Taljernes Udløsningsmekanisme er saa lidt indviklet som mulig, og saa længe der ikke er vedtaget internationale Regler for saadanne Hjælpemidler, vil der være en ikke ubetydelig Risiko forbunden med at indføre ny Indretninger, thi det kan let hændes, at Baadsmandskabets Ukendskab dertil vil blive en væsentlig Ulempe under Afbenyttelsen.

I Søgang vil Ringen under Taljeblokkene i de fleste Tilfælde hugge ud af sig selv, naar Baaden bæres af Vandet, den kan ingen Ulempe foraarsage, og er uden Tvivl saa hensigtsmæssig, som nogen kan ønske det.

Det er selvfølgelig i de Rejsendes og Søfarendes Interesse, at der til Skibsbaades Udsætning anvendes de bedste og mest praktiske Hjælpemidler, thi foruden den sidste store Ulykke med »Titanic«, hvor Baadene kom til at spille saa stor en Rolle, haves der mange Eksempler paa Skibsbaades fordelagtige Egenskaber som Redningsmidler; men der gives desværre ogsaa Eksempler paa, at de er gaaet ned med Skibet, fordi der ikke blev Tid til at bringe dem i Virksomhed. Dette hændte med »Georg Stage« i Sundet, og fornylig med den norske Damp »Snorre« ved Kullen.

Denne Eventualitet har jeg i flere Aar haft min Opmærksomhed henvendt paa, og har efter mange mislykkede Forsøg ladet udføre en Model af en Baad, der kan sættes i Vandet paa almindelig Maade ved to Davider med tilhørende Taljer, naar der er Tid dertil, men i modsat Tilfælde er den anbragt paa en saadan Maade, at den uden Menneskers Medvirkning vil blive

frigjort for Surringer og Davider, saaledes at den altid kan flyde paa Vandet, naar Skibet synker. Det er lige meget, om Damperen gaar ned efter For- eller Agterenden.

Paa Modellen er under Baaden anbragt en Redningsflaade, der ligesom denne vil flyde paa Vandet, naar Skibet er gaaet ned. Svømmende Personer kan let komme op paa den lave Flaade, og naar Baadens Fangeline altid er fast paa den, kan derved tilvejebringes Forbindelse mellem dem. Redningsflaaden har samme Længde og Bredde som Baaden, og kan ligesom den sættes ud og ind ved Davider.

Under Dampskibsfarten er der saavel i Fragt- som Passagerbaade druknet mange Mennesker ved Søulykker, fordi der ikke blev Tid til at sætte Baadene i Vandet, og saalænge der er en Mulighed for Genlagelse, bør Følgerne deraf saavidt muligt modarbejdes. Min Model viser en Udvej, men det er selvfølgelig ikke den eneste.

Modellen er for Tiden til Eftersyn i »Kjøbenhavns Skipperforening«, Holmens Kanal, hvor den vil blive forevist dem, der interesserer sig for Sagen. Skipperforeningens Kontor er aabent fra Kl. 12—2.

P. Hedegaard.

## Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge ikke sket Forandringer af videre Betydning i de ledende Markeder, af hvilke et Par dog viser en lidt bedre Tendens, end i Slutningen af forrige Uge saaledes, baade Østen, Sortehavet og La Plata. Herfra har Begæret efter Tonnage de sidste Par Dage været voksende, og Rederne kæmper lappert for at faa Raterne i Vejret. Kulfragterne er lidt uregelmæssige til Middelhavet, men for prompt Tonnage er Begæret fra Wales godt, og indtil 12/ betales f. Eks. til Genua. Ad Østersøen til er Kulfragterne højere og fastere end nogensinde i Aar (6/3 fra Østkysten til Kronstadt, 8/ fra Cardiff), ligeledes Returfragterne er ganske glimrende. Der er Masser af Laster, navnlig Træ, og en Række fortrinlige Befragtninger har fundet Sted. Ogsaa fra Hvidehavet er der stor Efterspørgsel til højere Fragter, og vi skal blot nævne, at der for en Juni Damp paa c. 850 Stds. skal være betalt 70 Fres. fra én Ladeplads til Antwerpen. Vel bestaar en saadan Ladning hovedsagelig af Brædder af smaa Dimensioner, og det tager lang Tid at laste og losse, men Fragten er stor, og til Sammenligning kan vi anføre, at i Fjor Foraar og tidligere betales der kun Fres. 47—48 for lignende Forretning. De urolige Arbejderforhold i U. K. hviler noget trykkende over Skibsfarten, og medens dette skrives er det umuligt at overse, i hvilket Omfang Strejkerne vil brede sig. Det er for Tiden meget vanskeligt for en Reder at disponere, da det kun daarligt kan undgaas at faa Skibe til britiske Havne, men forhaabentlig vil der snart komme en Ordning i Stand mellem de stridende Parter, saa at Landet kan faa en haardt tiltrængt Arbejdsfred. Der effektueres bl. a. følgende Befragtninger:

Østen. Kalkutta/U. K., Antwerpen eller Holland 26/3 Dodvægtbasis én, 27/ to Havne, »net terms«, 28. Juni—15. Juli. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 17/10½ à 18/ én, 3 d. ekstra to Lossehavne, »net terms«, pr. Juli. Bombay/Hull, Antwerpen, Amsterdam eller Rotterdam 18/6 én, 19/ to Havne, 6 d. ekstra Hamburg, »net terms«, Annullering 26. Juni. Erts Bombay/Dunkerque 24/ inden 5. Juli, 23/ Baltimore eller Philadelphia, August. Erts Port Pirie/Antwerpen 32/ pr. August.

Sortehavet etc. Erts Poti/Maryport 12/6, Rotterdam 11/ (800—800), 11/3 (600—600), Middlesbro 11/9,

(Fortsættes Side 352.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), KABELLÆNGDER (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

**Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser**

### A.

De danske Farvande, Færoerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1318. Drivende Vrag.** »Horns-Røv« Fyrskib V. Nordsøen. Vraget af en Lægter er den 10de Juni d. A. observeret drivende 2 Sm V. fra »Horns-Røv« Fyrskib, der ligger paa 55° 34' (06'') N. Br. 7° 19' (30'') Ø. Lgd.

**1319. Vrag.** Lysegrund Fyr NØ. Kattogat. I Følge Telegram fra Løvskaaptjeneren i Halmstad er Skommerten »Ann Christine« sunket c. 6½ Sm NØ-lig for Lysegrund Fyr, der ligger paa 56° 18' 11'' N. Br. 11° 47' 58'' Ø. Lgd.

**1320. Midlertidige Vagere udlagt.** Tuborg Havn NØ. Skudeløb. Sundet. For at afmærke en Løseplads for Fyld, er der NØ. for Tuborg Havn i Skudeløb udlagt nogle sorte Vagere med Stage uden Tophætnelse. Vagterne er Skibsfarten uvekkommende. Skudeløb: 55° 44' N. Br. 12° 37' Ø. Lgd.

**1321. Fyr slukkes, Lanterne tændes.** Rødvig. Faxe-Bugt. Østersøen. I Lobet af Ugen fra den 9de til den 16de Juni d. A. vil Fyret paa Rødvig Havns Ø-lige Molehoved blive slukket, da Molen skal forlænges. En hvid Lanterne vil blive tændt paa den yderste Del af Forlængelsen og flyttes udefter, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Fyrets nuværende Plads: 55° 15' 09'' N. Br. 12° 22' 48'' Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 156, 157, 160 og 210. Danske Lods, Side 434. Havne-Lods, Side 118. Fyr-Port. Nr. 371.)

### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt

**1322. Vrag rapporteret.** »Falsterboret« Fyrskib V. Østersøen. Føreren af Damperen »Hjem« rapporterer, at han den Sde Juni d. A. passerede en lodretstående, svar Mast eller Trepæl, c. 1½ m over Vandet. 4 Sm S. 78° V. fra »Falsterboret« Fyrskib. Fyrskibet: 55° 17½' N. Br. 12° 47¼' Ø. Lgd.

**1323. Drivende Vrag.** Gotland-Øsel. Østersøen. Midt i Maj 1912 er der paa c. 58° 12' N. Br. 20° 23½' Ø. Lgd. observeret en brun Mastestump 1 à 2 m over Vandet.

**1324. »Revelsten« Fyrskib udlagt.** Finske Bugt. Rusland. »Revelsten« Fyrskib er altes udlagt. 59° 43' N. Br. 24° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 276 og 1265. Kjøbenhavn 1912.)

**1326. Afmærkning.** Finske Bugt. Finland. Indløbene til Helsingfors, Hangö og Mariehamn er afmærket. Kronlods til Helsingfors faas fra »Årnsgrund« Fyrskib og til Hangö fra Hangöudd yderste Lodsstation. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049. Kjøbenhavn 1912.)

**1326. Tender udlægges.** Kronstadt Bugt. Finske Bugt. Rusland. I Kronstadt Bugt skal der for Fæstningen Kronstadt udlægges 10 Spirer: med 1 rød Flag over 1 Kigle paa ontrent følgende Steder: 1) 60° 04' N. Br. 29° 12' Ø. Lgd. 2) 60° 03' N. Br. 29° 16' Ø. Lgd. 3) 60° 06' N. Br. 29° 16' Ø. Lgd. 4) 60° 01' N. Br. 29° 21' Ø. Lgd. 5) 60° 07' N. Br. 29° 27' Ø. Lgd. 6) 60° 05' N. Br. 29° 28' Ø. Lgd. 7) 60° 09' N. Br. 29° 35' Ø. Lgd. 8) 60° 07' N. Br. 29° 39' Ø. Lgd. 9) 60° 06' N. Br. 29° 44' Ø. Lgd. 10) 59° 59' N. Br. 29° 36' Ø. Lgd. (Positionerne svarer til dansk Kort.)

I Begyndelsen af August ombyttes disse Tønder med Lysonder, der viser Et-Lyn hver 1 Sek. Lyn 0, Sek., Morke 0, Sek., og som har 1 Ballon som Tophætnelse. (Kort Nr. 155.)

**1327. Vrag uskadeliggjort.** Stolpebank N. Tyskland. Det drivende Vrag, der den 19de Maj d. A. observeredes paa c. 55° 03' N. Br. 16° 21' Ø. Lgd., er uskadeliggjort. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1212. Kjøbenhavn 1912.)

**1348. Vrag ødelagt.** Cape Romain. South Carolina. Vraget, der var rapporteret SØ. for Cape Romain, er ødelagt. 32° 41' N. Br. 78° 45' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 573. Kjøbenhavn 1912.)

**1350. Klokketønde ombyttes ikke.** St. Simon Sound and Brunswick Harbor. Georgia. Entrance Klokketønde St. S. 5 bliver ikke ombyttet med en Lys- og Klokketønde. 31° 05' 25'' N. Br. 81° 19' 00'' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 862. Kjøbenhavn 1912.)

### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**1351. Oplysning om Fyr og Skær.** Gordo Point. Nicaragua. Gordo Point Fyr, der er rapporteret slukket, ligger paa 14° 20' 55'' N. Br. 83° 13' 23'' V. Lgd. Gatlatara Rock ligger 12. Sm N. Ø. fra Fyret, og Archie's Rock 280 m S. 49° Ø. fra Uatlatara Rock, der ligger paa 14° 33' 48'' N. Br. 83° 13' 04'' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1297. Kjøbenhavn 1912.)

### VII. Syd-Amerikas Ø- og V-Kyst.

**1352. Skær findes ej.** Mayne Harbour. Sarmiento Channel. Chile. Skæret, c. 0, Kbl N. 21° V. fra Lecky Shelf Point, paa hvilket Damperen »Elm Brunche« rapporterede at have stød, er forgarves eftersøgt. 51° 19' S. Br. 74° 05' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 577. Kjøbenhavn 1912.)

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1353. Oplysning om Fyr.** Santa Maria di Leuca. Italien S.-Kyst. Santa Maria di Leuca Fyr ligger fra N. 35° Ø. gennem Ø. og S. til S. 87° V. 39° 47' 43'' N. Br. 18° 22' 16'' Ø. Lgd.

**1354. Dybde aftaget.** Chioggia. Italien Ø-Kyst. Dybden i Caronnan Kanalen er aftaget overalt. 45° 14' N. Br. 12° 17' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1020. Kjøbenhavn 1912.)

**1355. Fyr midlertidig forandret.** S. Andrea (Donzella). Østerrig-Ungarn. Fyret paa Øen S. Andrea (Donzella) er midlertidig forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 6 Sek. Synsvilide: 12 Sm. 42° 38' N. Br. 17° 57' Ø. Lgd.

**1356. Tønde inddraget.** Zindjir Bozan Bank. Marmarahavet. Tyrkiet. Den røde og hvide Spidsstønde, der ligger 1. Sm N. 23° V. fra Ruinen af Famous Fyrtaarn, er inddraget. 40° 25¼' N. Br. 26° 45¾' Ø. Lgd.

**1357. Vrag forsvundet.** Ak-Burnu Rev. Kertsch Stræde. Sorte Hav. Rusland. Vraget af »St. Nicholas« eksisterer ikke mere, den hvide og sorte Spirstønde ved Vraget er inddraget. 45° 13½' N. Br. 36° 26¾' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 48. Kjøbenhavn 1908.)

**1358. Lystønde udlagt.** Ak-Burnu Rev. Kertsch. Jenikale Stræde. Sorte Hav. Ved V.-Enden af Ak-Burnu Rev er udlagt en rød Lystønde, der viser rodt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0, Sek., Morke 2, Sek. 45° 19' N. Br. 36° 31½' Ø. Lgd.

**1359. Belysning forandret.** Temrjuk. Azovske Hav. Ved Temrjuk Havn findes nu følgende Fyr: 1) To Ledelyr for Indløbskanalen; de skal holdes overet i S. 40° Ø. Forfyret er et grønt, fast Fyr, der staar paa Demningen. Flammens Højde: 6 m. Bugfyret er et rodt, fast Fyr, der staar 850 m fra Forfyret. Flammens Højde: 14 m. 2) To røde, faste Fyr (det ene over det andet) paa Ø-Molehovedet. Kan disse Fyr ikke tændes paa Grund af Storm, tændes to røde, faste Fyr, der staar c. 100 m fra hinanden i Moleus Midtlinje; disse Fyr ser fra Søen ud som Fyrene paa Molehovedet. 3) To hvide, faste Fyr (det ene over det andet) paa V.-Molehovedet. Kan disse Fyr ikke tændes paa Grund af Storm, tændes to hvide, faste Fyr, der staar paa Moleus Midtlinje og i dens Forlængelse paa Strandet; disse Fyr ser fra Søen ud som Fyrene paa Molehovedet. Fyrene paa Molehovederne er midlertidige, indtil Molen er færdig. c. 45° 20' N. Br. 37° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 310. Kjøbenhavn 1912.)

**1360. Vrag.** Akka N. Syrien. Skibet »Argos« er strandet paa Grunden, som ligger 4¼ Sm N. fra Akka Fyr. Oplysningerne paa Vraget er over Vandet. 33° 00¼' N. Br. 35° 04' Ø. Lgd.





**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

1361. Skær fundet. *Chenal de la Carabine, Baie d'Halong, Fransk Indo-China.* I *Chenal de la Carabine* er fundet et Skær med 0,5 m Vand, 2. Kbl S. 50° V. fra La Meurtrière. 21° 01' 10" N. Br. 107° 28' 03" Ø. Lgd.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Log.; R.: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller logs Nr.	England, 1912.	Frankrig, 1912.
N 2598	The World. — Curves of equal Magnetic Variation, 1912.	De la pointe de Penmarc'h à Belle-Ile. Abords de Lorient.
N 3477	England. — River Mersey. Rock light to Runcorn.	Mouillage d'Uran.
R 1446	Scotland. — Aberdeen harbour.	Du Raz de Sein à Belle-Ile.
R 2523	Red Sea. — Red Sea.	Holland, 1912.
† 1889	Mediterranean. — Plans of anchorages in the Grecian archipelago.	Straat Banka. 1 : 300 000, met plans: Westkust Banka. Reede. Muntok. 1 : 25 000;
N 261	Arctic sea. — Plans in Arctic America.	Oostkust Sumatrn. Mond der Palenbang-rivier. 1 : 50 000 ; Palenbang-rivier.
N 2446	Africa, West coast. — River Benue from the Niger to Dulti.	Vaarwaters nabij Pajoeng. 1 : 25 000; Westkust Banka. Nangka-eilanden. 1 : 50 000.
N 3772	Bay of Bengal. — Calventuras to Bassein river.	Monden Palenbang en Banjoe Asirrivieren.
R 562	Mediterranean. — Port of Valencia.	Norge, 1912.
R 1219	West Indies. — Cape Graeias a Dios to Belize.	Tjeldsund til Harstad og Lavaugen. 1 : 50 000.
R 876	China sea. — Hainan strait.	Tillæg til kort Nr. 320. Tjeldsund.
R 1760	China sea. — The Brothers to Oeksen islands.	Tyskland, Maj 1912.
†	Revised Supplement to St. Lawrence Pilot, 1906.	Nordsee, Holländische und Belgische Küste: Schelde-Mündungen, Ansatzblatt. 1 : 75 000.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Juni 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab . . . . .	107 — 107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark . . . . .	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 105	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105
Norden . . . . .	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
København . . . . .			
Carl . . . . .	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog . . . . .	106	105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105
Skjold . . . . .	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
Urania . . . . .	32 — 31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union . . . . .			
Dampsk. af 1896 . . . . .	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejndal . . . . .		109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske . . . . .	132	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131
Østersøen . . . . .			
Nordseen . . . . .	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 16	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16
Gorm . . . . .	109	109	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm . . . . .	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 107	107	108
Inga . . . . .			
Cimbria . . . . .	100 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Vesterhavet . . . . .			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .			
Forenede Bugser-Selskab . . . . .		43	46 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab .	57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 57	57	57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88 . . . . .			
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk.-Selsk. . . . .			
4% Østasiask Komp. . . . .			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. . . . .			
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats. . . . .		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. . . . .		81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. . . . .		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — — — 2. Serie . . . . .		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — — — 1. — — — — —		96	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. . . . .	83	89	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — — —		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. . . . .	9	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% Østift. Kreditf. . . . .	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank . . . . .	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	149 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	151
Privatbank . . . . .	137 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank . . . . .	139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	137 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	137 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank . . . . .	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank . . . . .	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain . . . . .	99 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnak. . . . .	269 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 269	99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. . . . .	193 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	269	269 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier . . . . .		198	198 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 12. Juni 1912		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg . . . . .	89.00	88.80
London . . . . .	18.19	18.15
Paris . . . . .	72.15	
Amsterdam . . . . .	150.75	
Wien . . . . .	75.50	

Notering paa Berlins Børs d. 12. Juni 1912.	
Russiske Noter . . . . .	215.40
4% Russiske Consols . . . . .	91.60
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — — — — — Boden Kredit . . . . .	98.10
5% Mexikanske 1899 . . . . .	99.90
5% Rumænske Stats . . . . .	100.90
4% — — — — — 1890 . . . . .	95.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 104,000, „Danmark“ 124,000, „Norden“ 112,000, „Carl“ 108,000, „Dannebrog“ 32,000, „Skjold“ 80,000, „Urania“ 72,000, „Dampskib. af 1896“ 28,000, „Heimdal“ 16,000, „Gorm“ 80,000, „Neptun“ 16,000, „Dansk-russisk“ 72,000, „Østasiatisk“ 68,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Antwerpen 11/6 (500—500), Fleetwood 12/3, alt pr. prompt. Korn Azow/Rotterdam 10/6, Antwerpen, Emden eller Weseren 10/9, Hamburg 11/, 3 d. mindre Bly, prompt. Kherson og Nikolajeff eller Odessa/Rotterdam 9/, Hamburg 9/6, prompt. Novorossisk eller Theodosia/Rotterdam 9/6, Antwerpen, Weser eller Hamburg 9/9, prompt. Fra Sulina betalles Fres. 11 til Fiume og Triest, 8/9 Rotterdam, 9/ Antwerpen, 9/3 Hamburg, prompt. Oljekager Novorossisk/Danmark 16/ én, 16/3 to, 16/6 tre Havne, August.

Middelhavet. En c. 3,000 Tons Dodvægt Dampers sluttedes pr. Juni fra Tunis Kysten (to Pladser)/London, Lumpsum £ 1,100, Esparto. Erts Carthagena/Rotterdam 8/6, Oslebshausen 9/6 f. t. Grækenland/Rotterdam 7/3 à 7/4½, Algier/Rotterdam 5/9. Fosfat Sfax/Drogheda 11/ (1,650), Bona/Stettin 8/9 (4,000). Erts Huelva/Great Yarmouth 8/6, Rotterdam 6/6, begge »Tinto ternus«, pr. Juni. Bilbao/Dunkerque 6/1½, Cardiff 4/9, Middlesbro 5/7½, Rotterdam 5/9, alt pr. prompt. Nantes/Swansea 3/10½, prompt.

Nordamerika. Petroleum New York/River Plate c. 31 Cents, Juni—Juli. Korn Philadelphia/Havre 2/10½ pr. Juni. Planker Miramichi/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (p. p.) 55/, faste Ladedage, Berth garanteret, Juli Afskibning. Tommer Mobile/West Hartlepool eller Tynen 102/6, Juli—August, Southampton og Queensborough 107/6, Juli. Pensacola, Mobile eller Golflavn/Rotterdam 102/6, Antwerpen 103/9, Dunkerque eller Havre 107/6, 20. Juli—25. August. Pensacola/U. K. eller Kontinentet 47/6 paa Form. »0«, Juli. Der er et godt Begær efter Baade paa Timecharter paa Basis af c. 5/6 for Vestindien Rundture. For Levering og Tilbagelevering paa denne Side kan faas 4/6 à 5/, alt efter Charterets Varighed og Baadens Størrelse.

Sydamerika. Fra Buenos Aires eller La Plata er betalt til U. K. eller Kontinentet 17/6, O. C. 6 d. mindre, option Bahia Blanca 1/ ekstra, pr. Juni, 17/9 pr. Juli. For Quebracho betalles 25/ til New York for en c. 4,000 Tons Baad pr. Juli.

Østersøen. Petersborg/Østkyst Kullavn 31/6 pr. Favu Kortprops, Mk. 24—25 Pulpwood til Rotterdam, Fres. 45 Rouen, Fres. 53 Bordeaux. Fra Riga eller Windau kan faas 26/ à 27/ for D. B. til Englands Østkyst, Hfl. 14 til god hollandsk Havn, Fres. 34—35 Antwerpen eller Ghent, 38—39 Rouen, 48—49 Bordeaux. For Korn fra Libau eller Windau noteres 1/ Havrebasis til Rotterdam, 1/1½ à 1/2¼ Antwerpen, 1/7½ Bristol Kanalen. Königsberg noteres Lumpsum Mark 6½ til Rotterdam, og for tungt Korn fra Königsberg eller Danzig er der Laster i Markedet til c. Mk. 8½ til nordfransk Havn. For en Ladning tør Træmasse fra Hangø til Bordeaux og Passages noteres Fres. 25 pr. Ton. For D. B. B. fra Sydfinland noteres Hfl. 18 til god hollandsk Havn, fra de nordligere Pladser Hfl. 19—20. For Kortprops betalles fra de nordfinske Havne 32/ à 33/ til Østkyst Kullavn, og til Cardiff sluttedes et Par Baade til 45/.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth svingede Raterne mellem 6/ og 6/3 til Kronsladt for Baade paa 2,000—4,000 Tons. Endvidere betalles 6/1½ Petersborg (1,500), 5/9 Lübeck (2,500), 5/9 Pillau (2,400 med 700 Tons Losning), 12/ Marseille (1,850), 11/9 Genua (3,700), 10/6 Savona (5,000), 12/ Livorno (2,600 med 500 Tons Losning), 12/6 Palermo (2,000). Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport nævner vi 8/ Kronstadt (1,900—3,600), 7/6 Reval (2,200), 11/6 Barcelona (2,700), 12/ Genua (4,400), Fres. 12 Algier (2,200), 13/3 Konstantinopel (3,700), 10/6 Neapel (3,700), 12/ Venedig (5,600), 12/6 Colombo (5,400) prompt, 11/6 pr. Juli (6,800), 10/6 à 11/ Las Palmas, 18/6 River Plate.

(Skrevet den 12. Juni 1912.)

## Havarier og Forlis.

Lisette, Dpsk. af Goole, kom den 11. ds. paa Grund ved Lønstrup. Skibet havde en Ladning Kul inde. Svitizers »Viking«, der blev rekvireret, afsejlede straks til Strandingsstedet, men ved Ankomsten dertil var »Lisette« kommen blot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri foretog den 8. ds. en Provetur med det ny Dampskib »Aarhus«, der er bygget for Det Forenede Dampskibsselskabs Regning og bestemt til at besøge Ruten Kjøbenhavn—Aarhus. Det ny Dampskib, der er 281 Fod langt, 39 Fod bredt og 24 Fod dybt, er meget elegant udstyret og kan rumme 179 Passagerer paa første Plads (deraf 16 i Salonen), 81 Passagerer paa anden Plads og c. 300 paa tredje Plads. Skibet har 4-Cylinders Maskiner, der kan udvikle 2,300 ind. HK.; det kan indtage en Last af 800 Tons og dets Gros-Tonnage er 1,627 Tons; dets største Hastighed er 16 Knob. Skibet er forsynet med Redningsbåde og Redningsmateriel langt ud over de lovbestemte Fordringer, saaledes at dette Materiel er fuldt ud tilstrækkeligt, selv om hver Plads paa Skibet er optaget. Skibets Forer er Kaptajn Ishøj, der hidtil har ført »Niels Ebbesen«.

3/m. Sk. »Alfred« af Troense, bygget af Skibbygmester Poulsen og maalende 168 Netto Reg.-Tons, er i Følge »Svendb. Amtst.« solgt til et Aktieselskab i Troense for 9,000 Kr.

Paa Skibbygmester Anders Jensens Værft paa Øxnehøj, løb den 4. ds. en ny Skonnert af Stablen. Skonnerten har Byggenummer 49 og fik Navnet »Ceres«. Den ejes og skal føres af Skibsforer E. Bager, Marstal. Skonnerten maalet 78½ Tons.

Paa den ledige Bedding lægges Kulen til en Lægter paa c. 63 Tons til Det Forenede Dampskibsselskab, der har bestilt 3 Lægtere paa nævnte Værft. (»Svendb. Amtst.«)

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.  
Forlang Katalog. — Send Opgave.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Aarhus 12./6. — Alexandra, Nielsen, afg. Piræus 11./6. — Algarve, Borries, ank. Stockholm 8./6. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 12./6. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. London 10./6. — Antwerpen, Madsen, ank. Kymassi 11./6. — Arkansas, Petersen, afg. Kristian 12./6. — Arno, Fischer, afg. Oporto 12./6. — Aurora, Gommesen, afg. herfra 10./6. — Beira, Lunge, pass. Portland 11./6. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 11./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 8./6. — Christian IX, Holm, ank. London 3./6. — Dagmar, Bogvad, ank. Antwerpen 11./6. — Douro, Sørensen, ank. her 23./5. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 11./6. — Florida, Andersen, ank. Frederikshald 9./6. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 10./6. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 6./6. — Hongest, Munk, afg. herfra 11./6. — Hjelms, Henriksen, afg. herfra 11./6. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 10./6. — Jolantha, Rasmussen, ank. Petersborg 11./6. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 11./6. — Kentucky, Andresen, ank. her 19./5. — Kiew, Jørgensen, ank. her 12./6. — Kursk, Wiencke, afg. Petersborg 12./6. — Loire, Craignou, afg. Wiborg 12./6. — Louise, Larsen, ank. her 9./6. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 4./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 4./6. — Minsk, Harder, pass. Brunsbüttel 11./6. — Morsø, Nellemann, afg. herfra 11./6. — Moskø, Jønsen, pass. Brunsbüttel 12./6. — Nicolai 11, Jørgensen, afg. herfra 11./6. — Nordjylland, Soeberg, afg. Antwerpen 12./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 11./6. — Odessa, ank. Liban 8./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 12./6. — Oscar 11, Hempel, ank. New York 12./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. Philadelphia 26./5. — Perm, Gotthardt, ank. London 3./6. — Pregel, Iversen, pass. Quessant 11./6. — Saga,

Hansen, ank. Antwerpen 6./6. — Saratov, pass. Holtenuu 13./6. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 13./6. — Seine, le Dizes, afg. Rochelle 12./6. — Texas, Clanson Kaas, ank. Buenos Aires 22./5. — Thyra, Dam, afg. herfra 12./6. til Vestnorge. — Tiber, Bech, afg. Messina 11./6. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 8./6. — Tula, Therkildsen, ank. her 5./6. — United States, Gottsche, afg. herfra 13./6. — Viking, Meyer, afg. herfra 13./6. — Tyr, Thaning, ank. Windau 13./6.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Garston 5./6. — Amalienborg ank. Archangel 5./6. — Anna Mærsk afg. Peruuu 9./6. — Brattingsborg ank. Rosario 26./5. — Borglum afg. Gulpport 24./5. — Chassie Mærsk ank. Gijon 6./6. — Dansborg afg. Kristinestad 8./6. — Elsborg ank. Carloforte 5./6. — Esrom pass. Port Said 1./6. — Flynderborg pass. Dungeness 9./6. — Fredensborg afg. Huelva 9./6. — Frederiksborg ank. Aarhus 5./6. — Guldborg ank. Newport 8./6. — Gurra ank. Stettin 6./6. — Hammershus pass. Norfolk 2./6. — Harrildsborg ank. Selzete 5./6. — Hundborg pass. Hammer 10./6. — Honeborg ank. Cardiff 30./5. — Jelling afg. Mobile 5./6. — Jomsborg ank. Archangel 8./6. — Jungshoved ank. Rotterdam 7./6. — Jørgersborg ank. Huelva 8./6. — Kallundborg ank. Archangel 7./6. — Kalo pass. Gibraltar 9./6. — Klampenborg pass. Portland 8./6. — Kronborg pass. Ushat 9./6. — Lejre afg. Cete 6./6. — Lilleborg pass. Hanstholm 9./6. — Marselisborg ank. Archangel 5./6. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 10./6. — Peter Mærsk afg. Ghent 8./6. — Randelsborg ank. London 7./6. — Rosenborg ank. Sunderland 8./6. — Silkeborg ank. Stettin 7./6. — Skanderborg ank. Korsør 9./6. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 5./6. — Skodsborg ank. Kjøbenhavn 9./6. — Spigerborg ank. Memel 5./6. — Stegelborg ank. Sunderland 8./6. — Stjerneborg ank. Garston 8./6. — Søborg ank. Jaquet River 16./5. — Taaruborg ank. Blyth 8./6. — Tuborg afg. Newport Mon 4./6. — Ulfsborg ank. Aarhus 3./6. — Uranieborg ank. Newport Mou 2./6. — Visborg ank. Burntisland 7./6. — Yordingborg ank. Antwerpen 6./6. — Ørkild afg. Genua 3./6. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 5./6.

**Vesterhavet.** Fylla, Brinch, ank. Cartagena 11./6. — Laura, Lund, ank. Nantes 11./6. — Bodil, Jensen, pass. Helsingør 11./6. for Sevilla. — Ellen, Hansen, ank. Mariagerfjord 11./6. — Norma, Degu, afg. Kemi 10./6. til Ipswich. — Marie, Jessen, afg. Gibraltar 10./6. til Emden. — Nordsoen, Gram, ank. Hernosand 11./6. — Olga, Christensen, ank. Rabat 7./6. — Nexos, Sorensen, afg. Blyth 8./6. til Mariagerfjord. — Nautik, N. Nielsen, ank. Barcelona 9./6. — Karla, K. Nielsen, ank. Stege 9./6. — Stella, Petersen, afg. Kristinestad 8./6. til Barcelona. — Rigmor, Uldall, ank. Kolberg 8./6. — Johanne, Thøgersen, ank. Brahestad 9./6. — Nora, Lauritsen, ank. Mariagerfjord 8./6.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Soerabaja 8./6. udg. — Samui ank. Bangkok 8./6. udg. — Bandon afg. Port Said 8./6. hjemg. — Paugan afg. Colombo 6./6. udg. — Esrom afg. Port Said 1./6. hjemg. — Ørkild afg. Suez 12./6. udg. — Arabien afg. Colombo 7./6. hjemg. — Siam afg. Singapore 12./6. udg. — Tranquebar ank. Göteborg 11./6. udg. — Estonia pass. Vliessing 8./6. udg. — Cathay afg. Delagoa Bay 11./6. hjemg. — Chumpon ank. Sundsvall 11./6. udg. — Indien afg. Karatsu 1./6. hjemg. — Kina ank. Antwerpen 28./5. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Madeira 6./6. udg. — St. Jan afg. Paramaribo 30./5. udg. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 11./6.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Methil 11./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. West Hartlepool 7./6. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 12./6. til Windau. — Rnss, Petersen, afg. St. Vincent 10./6. til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersburg 5./6. til Ghent. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Sarpsborg 5./6. — Michail Ontchoukoff, Harhoe, ank. Oscarshamu 11./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Gabota 24./5. til Helsingborg. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 30./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 5./6. til Belfast. — Nawa, Dahl, afg. Las Palmas 5./6. til Londonderry.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstødt, afg. Drammen 10./6. til Leith. — London, Bom, ank. Windau 1./6. — Paris, Tholander, ank. Brahestad 4./6. — Bryssel, Kaas, afg. Burntisland 11./6. til Kronstadt.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Genua 8./6. til Girghenti. — Wien, Bock-Hansen, afg. Patenniemi 8./6. til Sarpsborg. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 6./6.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Preston 10./6. — Svend, Schmidt, pass. Kap Wrath 9./6. — Urania, Clausen, afg. Grangemouth 11./6.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Perna 11./6. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Hull 11./6. — Holland, Poulsen, ank. Abo 12./6. — England, Andersen, ank. Blyth 12./6. — Rusland, Bennetsen, ank. Ghent 3./6.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Antwerpen 2./6. — Europa, Hansen, ank. Sunderland 7./6.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Brahestad 5./6. — Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 11./6.

**Æro.** Enigheden, Jensen, ank. Fredericia 8./6. — Energi, Jensen, ank. Frederikshamu 10./6. — Emanuel, Svane, ank. Sunderland 11./6.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Spjutsund 11./6. — Helene, Sorensen, afg. Hull 6./6. — Sjælland, Svarrer, afg. Libau 7./6. — Agnote, Dam, afg. Libau 7./6. — Hermia, Farup, ank. Boness 8./6. — Alice, Jørgensen, ank. Dunkerque 7./6.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 12./6. — Ragnhild, Schultz, afg. Rouen 12./6. — Valborg, Hansen, ank. Perna 12./6. — Estrid, Hansen, ank. Reval 11./6. — Gunhild, Hausen, ank. Methil 7./6.

**Heimdal.** Helga, Vaaben-Hansen, ank. Bizerta 12./6. — Martha, Christensen, ank. Neder Kalix 13./6. — Elua, Rathje, ank. Skefteå 12./6. — Therese, Pedersen, afg. Grangemouth 11./6. — Harriet, Larsen, afg. Sunderland 10./6. — Dagny, Therkildsen, ank. Kjøbenhavn 11./6. — Simone, Moller, ank. Hernosand 12./6. — Joanne, Olsen, afg. Port Talbot 3./6. — Vera, Larsen, afg. Swansea 11./6. — Daisy, Jørgensen, ank. Burntisland 10./6. — Annine, Leth, ank. Archangelsk 9./6. — Kamma, Löffler, afg. Palamos 2./6.

**From.** Austa, Bagger, ank. Memel 4./6. — Freja, Nielsen, ank. Råfsjö 11./6. — Vera, Thing, afg. Husum 11./6.

**Dania.** Ely, Meiuertz, ank. Ghent 9./6. — Nelly, Clausen, ank. Rouen 6./6. — Fanny, Eriksen, ank. Skellefteå 5./6. — Lilly, Nielsen, ank. Cadiz 6./6. — Alexy, Sorensen, ank. Grimsby 11./6. — Dagny, Bang, afg. Passages 10./6. til Stettin. — Mary, Clausen, ank. Middlesbro 10./6.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Korsør 12./6. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 9./6. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Burntisland 12./6.

### Sejlskibe.

**Ronne.** Amalie ank. Kjøbenhavn 2./6. — Hans Peter, Holm, ank. Oscarshamn 3./6. — Hermod, Grønvald, ank. Holtenuu 3./6. — Sigurd ank. Kalmar 4./6. — Freja ank. Danzig 6./6. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Kolding 5./6.

**Svendborg.** Mercur, Lund, ank. Malmø Red 4./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Pillau 5./6. — Noah, Jørgensen, ank. Skefteå 6./6. — Rotha, Hansen, ank. Dundee 4./6. — Niels, Nielsen, ank. Esbjerg 5./6. — Ellen, Andersen, ank. Par 6./6. — Confidence, Michelsen, ank. Kotka 3./6. — Venus, Hansen, ank. Aalborg 6./6. — Valborg, Rasmussen, ank. Hernosand 6./6. — Severine, Hansen, ank. Swinemünde 7./6. — Ruth, Falentin, ank. Drobak 6./6. — Magnet, Nielsen, ank. Kolding 8./6. — Helge, Nielsen, ank. Aalborg 8./6. — Urania, Jensen, ank. Luleå 7./6. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Sunderland 7./6. — Erik, Hansen, ank. Aalborg 8./6. — Zenitha, Jensen, ank. Sundsvall 7./6. — Standard, Rasmussen, ank. Helsingør 9./6. — Urda, Robach, ank. Drobak 10./6. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Goffe 7./6. — Haabet, Andreassen, ank. Wiborg 9./6. — Peter, Hansen, ank. Lysekil 10./6. — Cornwall, Jensen, ank. Ramsgate 10./6. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. San Cervan 8./6. — Alma, Hansen, ank. Umeå 9./6. — Libra, Hansen, ank. Søderhamn 9./6. — Vesta, Poulsen, ank. Helsingfors 10./6. — Skjold, Larsen, ank. Vestmannoerne 8./6. — Lyo, Jeusen, ank. Umeå 10./6. — Meta, Larsen, ank. Kemi 10./6. — Fanny, Hansen, ank. Vestmannoerne 12./6. — Ludvig, Norregaard, ank. Methil 12./6. — Casper, Hansen, ank. Stettin 12./6. — Dagny, Rasmussen, ank. Uleåborg 11./6. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Holtenuu 12./6. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Lovisa 11./6.

**Æra.** Mary, Andersen, ank. Halmstad 8./6. — Willi, Knudsen, ank. Ystad 9./6. — Mariaue, Peterseu, ank. Colberg 10./6. — Herkules, Bager, ank. Danzig 10./6. — Arken, Andersen, ank. Travemünde 10./6. — Emilie, Friis, ank. Fakse Ladeplads 10./6. — Vera, Thjellesen, er afg. South Alloo til Langore. — Thor, Petersen, pass. Helgoland 8./6. p. R. t. Marnaiho. — Industri, Raahauge, er afg. Cadiz til St. Johns. — Forældres Minde, Christensen, ank. Abo 8./6. — Dorteia, Boye, ank. Dover 11./6. — Elsa, Boye, ank. Risør 10./6. — Alf, Rasmussen, ank. Drobak 10./6. — Pampa, Sveudsen, ank. Swinemünde 10./6. — Mars, Stegmann, ank. Ronneby Red 10./6. — Kirstine, Rasmussen, ank. Travemünde 11./6. — Norden, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 11./6. p. R. t. Great Yarmouth.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. Juni 1912. — So- og Handelsretsdom. — Hjælpebidler til Udsætning af Skibsbaade. — Fragtmarkedet. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs. — Efterretninger for Søfærende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faaa overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreækvipering.

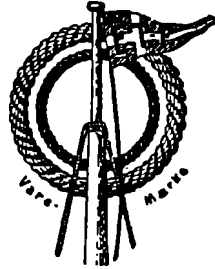
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
( 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

### Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens  
Kontor.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhævende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 18. Juni 1912.

19. Aarg.



☞ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

## De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eff., St. Annaplds 19 & 21.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos  
Emil A. Schneider.  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorlum: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibserer, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Til Skibsbrug

anbefales

**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**

Depot

Havnegade 47. Telefon 4980.

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cedervalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslor, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronse af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Stør: elser uden Model.  
Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niason  
Skibsprovantering  
Lager af Manilla- og Hampfougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
anbefaler sig med alt Til Faget hørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

**Budtz-Jørgensen**  
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**  
Leverander til D. F. O. S.

## Dampskibsfører.

En Styrmand i sin bedste Alder, kendt i alle Farter, fineste anbefalinger. Kunde ønske at føre Damp. Kontant Kapital haves disponibel. Billet nrk. „Dampskibsfører“ indlægges paa Bladets Kont.

## Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.  
*Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for  
Lord Kelvin & James White, Glasgow.*



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidaglas. Saltmaalere  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre.  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**  
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-  
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**  
Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede  
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**  
Dr. med. Goldschmidt,

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegaade 46, 2. Trædes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

## Fører.

En Mand i Trediveerne søger Ansættelse som Fører paa et mindre Damp- eller Motorskib, godt kondt med Motor, gode anbefalinger haves, Aktie kan tages. Billet nrkt. „Fører“ modtager dette Blads Kontor.

**En Udflugt med et Sejlskib** helst Syd paa ønskes fra Tiden omkring den 1ste Juli. Opgivelse af Pris pr. Dag ønskes. Billet nrkt. „200“ sendes til Bladets Kont.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellemkoleklasserne; 1 Gymnasieklasse nyspr. og mat. og 2 Gynn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.  
A. Krogh. A. L. Thornberg.

## Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.  
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,  
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,  
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,  
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,  
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,  
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

## Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

**Pris: Indbundet 35 Øre**

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Internationale Agentur for

Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

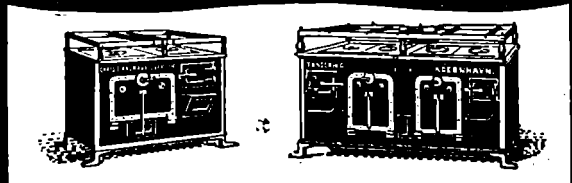
Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtore etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'-0  
16'-0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE**  
**AL SLAGS STØBEGODS**  
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**  
**AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI**  
HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

Kjøbenhavn, den 18. Juni 1912.

Strejkerne i London. Generalkonsul Valdemar Faber telegraferer den 13. ds. til Udenrigsministeriet:

»Strejkelederne koncentrerer nu deres Kræfter paa at standse Oceantrafikken, særlig Postskibene, medens Liverpool og Nordostkysten kun reagerer svagt. Esbjerg—Harrowich Trafikken er upaavirket.«

Fra Leith meddeles den 13. Juni, at de derværende Dokarbejdere har forkastet Forslaget om Strejke og har vedtaget at fortsætte Arbejdet.

Antallet af strejkende Havnearbejdere er aftaget betydeligt. Londons Havnemyndigheder meddeler, at der den 13. har meldt sig 9,059 Mand til Arbejde, og at der arbejdes paa 113 Skibe.

Hovedhindringen for en yderligere Genoptagelse af Arbejdet i Londons Dokker er Manglen paa Lægtere, da Lægtermændenes Forbund, hvis Medlemmer alle har sluttet sig til Strejken, har Monopol paa at føre Lægterne. Havneautoriteterne har derfor vedtaget at ændre Bestemmelserne saaledes, at Tilladelse til at føre Lægterne kan gives enhver kvalificeret Ansøger.

Paa et Møde af Havnearbejderne fra Manchester og Salford vedtoges det, efter at der var afgivet Rapporter fra forskellige Distrikter, deriblandt Liverpool, den 14. ds. straks at genoptage Arbejdet.

Strejkekomitéen i Bristol har samme Dag udstedt en Erklæring, hvori de strejkende Dokarbejdere opfordres til at genoptage Arbejdet, da Arbejderne i andre Havne ikke har sluttet sig til Strejken som ventet og selv i Bristol mange af Arbejderne ikke har nedlagt Arbejdet.

Fra London meddeles den 17. Juni, at de strejkende Dokarbejdere i Plymouth og Swansea har besluttet at genoptage Arbejdet. Føreren af de Strejkende i London Gosling har paa et Møde den 16. af de Strejkende i en Tale indrommet, at Nationalstrejken var mislykkedes. Det vedtoges dog at fortsætte Strejken.

Eksport af Motorer, Fiskerbaade og Fiskeriredskaber til Brasilien. I »Meddelelser fra Udenrigsministeriet« af 1911 (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 81. 1911) fandtes oplaget en Notits om Muligheden af Eksport af Motorer, Fiskerbaade og Fiskeriredskaber til Brasilien. I denne meddeltes, at den ved Brasilens Kyster eksisterende Fiskerigdom hidtil kun i yderst ringe Grad har været udnyttet, men at den brasilianske Regerings Opmærksomhed nu var rettet paa denne Sag. I Tilslutning hertil har Konsulatet i Rio de Janeiro indberettet, at det brasilianske Landbrugsministerium, efter at have udsendt Delegerede til forskellige Lande for at sætte sig ind i visse tekniske Enkeltheder har truffet Foranstaltning til betydelige Reforme paa det heromhandlede Omraade, Reforme, der formentlig vil medføre Anskaffelse af et ikke ringe Materiel. Man er i saa Henseende sindet bl. a. at bringe den blandede danske »Buhltype« (Sejlskib med Petroleumsmotor) til Anvendelse paa Skibe af ikke over 100 Tons Dræglighed, som det er Meningen at anskaffe til seks Fiskeristationer, ligesom seks tilsvarende Fiskeriskole skal forsynes med to Træ-Fiskekvaser hver af mindre Dimension og af dansk Type, udstyret med Petroleumsmotorer samt alle Slags Fiskeriredskaber og af 40 Tons Deplacement. Endelig er der i Braciliens lovgivende Forsamling ad privat Vej indbragt og vedtaget et Lovforslag, der paa forskellige Punkter sigter til at lette Gennemførelsen af Regeringens ovenangivne Bestræbelser for Ophjælpning af en national Fiskeriindustri.

(»Meddelelser fra Udenrigsministeriet.«)

Den traadløse Telegraf-Konference. London, den 13. Juni. Den traadløse Telegraf-Konference,

paa hvilken 30 Stater er repræsenteret, har foreløbig kun afholdt et Plenarmøde. Det væsentligste Forslag, der gaar ud paa en Ændring af Berliner Konventionen af 1906, drøftes af en særlig Kommission. Denne Kommissions Forslag skal forelægges den samlede Konference. I Løbet af de fire sidste Aar er Antallet af Skibe, der er forsynet med traadløs Telegraf, steget fra 52 til 926; heri er ikke medregnet Krigsskibe. I samme Tidsrum er Antallet af Landstationer, der er aabne for almindelig Brug, steget fra 15 til 155. Tallet paa Skibe af enhver Art, der er udrustet med traadløs Telegraf, angives til 1,577, og der findes ialt 286 Landstationer.

Officielt meddeles, at det paa Gnistelegrafkongressen er bleven meddelt, at England og de engelske Kolonier, Italien og Japan har akcepteret det Princip, at deres Skibe skal befordre traadløse Meldinger fra andre Skibe uden Hensyn til hvilket System disse anvender. Hidtil har dette Princip ikke været gældende for de nævnte Lande undtagen i Nødtilfælde. (»Ritz. Bur.«)

Trælastlinien. I Mødet den 10. ds. i Kristiania fremlagde den norske Søfartsdirektor de Spørgsmaal, han mente burde komme under Overvejelse, nemlig: Berettigelsen af en særskilt Trælastlinie, hvilke Fartøjer som burde komme ind under den, hvilket Fribord de skulde have o. s. v.

Den 11. gennemgik man foreløbig Sagen. Der ned-sattes saa et snevrere Udvalg bestaaende af Direktør Bruhn, Norge, Direktør Host, Danmark, og Ingeniør Nilson, Sverig, med Ingeniør Schönheyder som Sekretær. Dette Udvalg udarbejdede i Løbet af den 13. et Udkast, som næste Dag behandlede af de Delegerede. (»Norg. Hand. og Sjøft.«)

Dieselmotorskibet »Fionia« foretog den 15. ds. sin første Provetur, som i Følge »Natt.« fra først til sidst forløb over al Forventning. Skibet, der afsejlede fra Refshaleøen Kl. 9, kom tilbage Kl. 5 efter i otte Timer at have gennemløjet Sundet og vist sig tilfredsstillende i enhver Henseende. Om en Ugestid vil »Fionia« foretage sin anden og officielle Provetur og derefter blive overtaget af Østasiatisk Kompagni.

Rødvig Havn. Marineministeriet har fra Aktieselskabet Rødvig Havn modtaget Underretning om, at Fyret paa den østlige Havnemole i Rødvig Havn nu vil blive sat ud af Virksomhed som Følge af Molens Forlængelse, og der vil blive anbragt en rød Lanterne paa Yderenden af Molens Forlængelse, hvilken Lanterne vil blive flyttet udefter, efterhaanden som Arbejdet skrider fremad.

Vrag. Marineministeriet har modtaget Meddelelse om, at en Dæksbaad er sunken OSO. for Middelgrunden i c. 3 Meter Vand; Masten rager c. 1½ Meter over Vandet. Vraget vil blive eftersøgt og afmærket.

Senere meddeles, at det paa Middelgrunden sunkne Fartøj efter de sidste Oplysninger har 4 à 5 Meter Vand. Til Mastetoppen er fastgjort et grønt Flag, dertil en hvid Lanterne.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 107/1911, afsagt den 6. December 1911. Føreren af Dampskibet »Dania« paa dettes Rederis, Stockholms Rederiaktiebolag »Sveas«, Vegne mod Handelsfirmaet Vesterbros Trælasthandel ved Chr. Jensen.

Ved Certeparti af 22. September 1911 befragtede de Indstævnte Dampskibet »Dania« til fra Strömnäs at føre en Ladning Brædder, c. 100 Standers, til Kjøbenhavn. I Certepartiet var det blandt andet bestemt, at Udlosningen skulde ske, saa hurtigt Damperen kunde levere i løbende Dage, der blev at regne fra den Tid, Skibet var klart til at losse, og at der, hvis Skibet blev opholdt ud over den ovennævnte Tid, af Modtagerne skulde betales 220 Kr. for hver overliggende Dag.

»Dania« afsejlede derefter med indtaget Last til Kjøbenhavn, hvor det, efter i Frihavnen at have lossen en for Rederiets Regning medtagen Dækslast, af de Indstævnte blev beordret til Gasværkshavnen for der at losse den til dem bestemte Rumlast, og den var efter Skibsdagbogens Udvisende klar til denne Losning den 11. Oktober f. A., Kl. 12<sup>45</sup> Em. Losningen paabegyndtes Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, samme Eftermiddag, og der stillede fra Modtagerens Side et Arbejdshold i Land bestaaende, den første Dag af 11 Mand, men iøvrigt af 12 Mand, som hver Dag, med Undtagelse af den første, arbejdede ud over sædvanlig Arbejdstid. Losningen tilendebragtes den 14. Oktober Kl. 2<sup>50</sup> Em., men forinden havde »Dania« Fører i en Skrivelse af 12. Oktober meddelt de Indstævnte, at hvis Dampskibet ikke var udlossen til den 13. om Aftenen, maatte han forlange Overliggedagspenge i Henhold til Certepartiet, samt at Losningen hidtil var bleven urimelig forsinket ved, at der ikke toges ordentlig fra af Lasten fra Land.

Under nærværende Sag har derpaa Citanten, Føreren af »Dania«, paa dettes Rederis Vegne, idet han gør gældende, at der ikke er lossen saa hurtigt, Damperen kunde levere, i hvilken Henseende han har anbragt, at »Dania« med lignende Last ved flere tidligere Lejligheder er bleven udlossen paa 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3 Dage, paastaet de Indstævnte til at udrede i Betaling for en Overliggedag 220 Kr. med Renter til Betaling sker.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden.

Foreløbig bemærkes, at der ikke findes Føje til at bevilge Citanten en af ham paa Sagens sidste Tægtedag begæret Udsættelse for at tilvejebringe yderligere Bevisdata.

Medens Citanten har hævdet, at der til en Damper af »Dania« Størrelse og med dens Indretning, burde have været stillet et Arbejdshold i Land paa 18 Mand, saaledes at der kunde være lossen ogsaa fra Skibets Forluge, hvilket ikke er sket, samt at hver Længe, der blev hejst op med Skibets Spil, har maattet hænge en uforholdsmæssig lang Tid, inden Arbejderne i Land, der tillige sorterede de lossede Brædder efter Længden, kunde læge imod den, har de Indstævnte anført, at naar der ikke blev lossen fra Forlugen, hidrører dette fra, at det var forbundet med store Vanskeligheder at faa Længerne op gennem denne, hvad der i hvert Fald slet ikke lod sig gøre, førend der gennem de andre Luger var lossen en betydelig Del af Lasten, hvorhos de har anbragt, at Sorteringen af det udlossede tog længere Tid end tidligere, eftersom Lasten denne Gang bestod af 19 forskellige Dimensioner, medens der tidligere kun var 7 saadanne. Endelig har de gjort gældende, at da Citanten den 14. Oktober Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, lod den da endnu ikke udlossede Del af Lasten, c. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Stander, kaste ned paa Kajen, saaledes at Modtageren maatte betale ekstra for Sorteringen deraf, har han allerede derved afskaaret sig fra at forlange Overliggedagsgodtgørelse.

Overfor de Indstævntes modstaaende Anbringende kan det ikke anses godtgjort, at den ommeldte Losning af »Dania« er foregaaet langsommere, end Damperen under de foreliggende Omstændigheder kunde levere, og de Indstævnte vil saaledes være at frifinde for Citantens Tiltale under nærværende Sag.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

kontra Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Lerfos« Vegne.

Den 8. Januar 1912 grundstodte omtrent Kl. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fm. Dampskibet »Lerfos« af Kristiania, der var paa Rejse fra Libau til Hjemstedet, med en Ladning Stykgods ved Dragør. Det lykkedes ikke Skibet at komme flot ved egen Hjælp, hvorfor man, da det Citanterne tilhørende Bjergningsdampskib »Em. Z. Svitser« omtrent Kl. 8 Fm. kom til Stede, afsluttede Bjergningskontrakt paa de sædvanlige Betingelser om Bjergning af Skib og Last, og saaledes at Bjergelønnen blev at fastsætte af nærværende Ret. Efter at det ved Oplodning var fundet, at »Lerfos«, der før Grundstødningen havde et Dybgaende af 15' 10" agter og 12' 6" for, nu laa 14' 3" agter og 8' 10" for, paabegyndtes Bjergningsarbejdet, idet Bjergningsdampskibets Styrbords Anker førtes ud med 100 Favne Kæde, og en Staaltraadstrosse førtes over til og fastgjordes paa »Lerfos«, hvorefter Slæbningen kunde læge sin Begyndelse. Slæbningen stoppedes Kl. henimod 11, og da Skibet ikke var kommet flot, blev dets Stilling undersøgt ved Dykker, der konstaterede, at »Lerfos« Før- og Agterende var fri henholdsvis til Fokkemasten og Agterkanten af Nr. 3 Lugen, og da Undersøgelsen var tilendbragt, tog man atter fat paa Slæbningen. Noget senere kom Citanternes Lægter »Sif« til Stede fra Kjøbenhavn, og der lossedes fra »Lerfos« om Bord i den ved Assistance af Dragør Bjergelav. Slæbningen og Losningen fortsattes Dagen igennem og den paafølgende Nat, idet et nyt Hold Bjergere om Morgenens ved 9 Tiden afløste det hidtidige Hold. Det lykkedes derpaa Kl. henimod 11 Fm. at faa Skibet flot. Ved en efter Ankomsten til Kjøbenhavn foretagen Dykkerundersøgelse fandt man en mindre Lækage i Nr. 2 Tank, som Dykkeren tætnede. Da Skibet kom flot, var der lossen c. 300 Tons af Ladningen. Det havde under Bjergningen været stærk Frost, men iøvrigt havde Vejret ikke lagt Bjergningsarbejdet Hindringer i Vejen.

Citanterne har nu anlagt denne Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte, Firmaet Jansen & Co., paa Damper »Lerfos« Vegne, tilpligtet at udrede Bjergeløn efter Rettens Skøn tilligemed Renter af det tilkendte til Betaling sker.

De Indstævnte har ligeledes paastaet Bjergelønnen fastsat efter Rettens Skøn.

Med Hensyn til de Værdier, der kommer i Betragtning ved Sagens Afgørelse, er der Enighed om, at Last og Fragt udgjorde c. 165,600 Kr. Skibets Værdi i beskadiget Stand er ved retslig udmeldte Mænd her ansat til 52,000 Kr., hvorved dog bemærkes, at Reparationen af Bundskaderne er inklusive Bundmaling, Beddingleje og Eftersyn af Maskinen, ansat til 5,000 Kr., hvilket Beløb saaledes vil være at fradrage bemeldte 52,000 Kr. Ved Overskøn foretaget i Kristiania er Skibet i beskadiget Stand vurderet til 40,000 Kr., og denne Vurdering findes efter Omstændighederne at maatte lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse. »Em. Z. Svitser«s Værdi er 197,000 Kr. og Lægter »Sif«s 75,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder til det ret udsatte Sted, hvor »Lerfos«, der er et ældre Skib, stod, til Aarstiden, samt til at Skibet stod haardt, hvorved bemærkes, at det ved en paa de Indstævntes Foranledning den 18. Januar d. A. i Kristiania foretagen retslig Besigtigelse er konstateret, at Skibet havde betydelige Bundskader — findes en Bjergeløn af 10,000 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Citanterne tilligemed Renter heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 113/1911, afsagt den 13. December 1911. A/S. Em. Z. Svitser's Bjergningsentreprise mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab. Søndag den 2. April 1911 opliskede de to Citanterne

Dom i S. S. Nr. 13/1912, afsagt den 16. April 1912. A/S. Em. Z. Svitser's Bjergningsentreprise



tilhørende Bjergningsdampere »Svava« og »Hertha« i Kjøge Bugt, 508 Tønder indeholdende Olje eller Fedt, slammende fra den de Indstævnte tilhørende Dampere »Saxo«, der Natten mellem den 1. og 2. April var sunket i Drogden efter Kollision. Tønderne indbragtes af Citanternes Skibe til Kjøbenhavn, hvor Provenuet, der indkom dels ved Salg, dels ved Videreforsendelse eller Udlevering, udgjorde et Beløb, som Parterne under den mundtlige Slutningsforhandling er bleven enige om at opgøre til 24,000 Kr.

Under nærværende Sag har derefter Citanterne under Henvisning til § 4, jfr. § 3, i Lov af 30. April 1909 om Tillæg til Strandingsloven af 10. April 1895 paastaet de Indstævnte dømt til at betale dem i Bjergeløn 50 pCt. af Værdien af det bjergede Gods eller 12,000 Kr. tilligemed Renter heraf indtil Betaling sker.

De Indstævnte har paastaet Bjergelønnen fastsat ved Rettens Skøn. De har bestridt, at ovennævnte Lovbestemmelse kan komme til Anvendelse i nærværende Tilfælde, og i alt Fald, at Bjergelønnen i Følge den nævnte Lov vil kunne sættes til 50 pCt. eller noget Beløb, der nærmer sig hertil.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes nu en Bjergeløn af 9,600 Kr. at være passende, og dette Beløb vil saaledes være at tilkende Citanterne med Renter heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger vil som indbefattet i det tilkendte Beløb være at ophæve.

## Hvorledes bør man fremme Sikkerheden paa Søen?

Efter »Ingeniøren« gengiver vi nedenstaaende interessante Artikel af Direktør A. Rasmussen:

Efter Kæmpedampere »Titanic«s Forlis den 14. April har Dagspressens Artikler herom særligt været rettet mod Manglerne ved Redningsmateriellet; man har drøftet, hvor meget af dette Materiel og hvilke Redningsbaadtyper der bør være om Bord, hvorledes det bør være anbragt for hurtigst muligt at være til Raadighed, hvem der bør bjerges først o. s. v.

Man tillægger imidlertid Beskaffenheden af dette Materiel for stor Betydning; efter mine Anskuelser bør man gøre Transporten af Liv og Gods paa Søen sikrere paa følgende Maader:

- 1) Først bør Skibet gøres saa synkefrit som muligt ved Forbedring af den vandtætte Inddeling;
- 2) dernæst bør Skibets Fart afpasses efter den Afstand, hvori andre Skibe, Isbjerge, Land o. s. v. kan ses fra Udkigsposterne og Kommandobroen, og endelig bør
- 3) Skibets Redningsmateriel være tilstrækkeligt til alle Ombordværende og være sikret mod at følge med Skibet, dersom dette synker.

1) Hvad nu først angaar den vandtætte Inddeling, maa det erindres, at selv om Skibet forsynes med særlig kraftige Lænsedmidler, der i Timen kan udpumpe Tusinder Tons Vand, saa er de dog ikke i Stand til at udpumpe de Vandmængder, som strømmer ind i Skibet gennem en Læk paa  $\frac{1}{4}$  m<sup>2</sup>, naar denne er 5 m og derover under Vandlinien. Ved Sammenstød faar Skibet imidlertid næsten altid et mange Gange større Hul, hvorfor man bør gaa ud fra, at de om Bord værende Midler til Udpumpning af det indtrængende Vand er ganske utilstrækkelige til at holde Skibet flydende, dersom Vandet kan trænge ind overalt. Man maa derfor sikre Flydeevnen, idet man ved Hjælp af vandtætte Dæk og Skodder inddeler Skibet i saa mange vandtætte Rum, at det endnu kan flyde, selv om de Rum, som ved Sammenstødet eller af andre Grunde kommer i fri Forbindelse med Søen, fyldes.

»Titanic« havde en vandtæt Inderbund over Skibets Bund og desuden 15 vandtætte Tværskodder samt nogle enkelte Længdeskodder, men da Yderklædningen blev revet op af Isbjergene over Inderbunden, fyldtes saa mange af Rummene, at Skibet sank et Par Timer efter Sammenstødet.

Man bør stille det Krav, at Skibet indenfor Yderklædningen og i passende Afstand fra denne har fra for til agter en vandtæt Inderklædning, som danner en Fortsættelse af Inderbunden og er ført op over Vandlinien. Bliver Yderklædningen beskadiget, hvor det end sker mellem Vandlinie og Kol, bør Skibet kunne flyde paa denne Inderklædning; en saadan har i mangfoldige Tilfælde frelst Skibe fra at synke, men det er de færreste Skibe, som har den fort op til over Vandlinien.

Inderklædningen koster Penge, forøger Skibets Egenvægt og forringer dets Lastevne og det nyttige Rum til Passagerer, Mandskab og Maskineri; i de store, moderne Hurtigdampere kan dog nogen Vægt og Plads indvindes ved, at man stryger saadanne unødvendige Installationer som Lawn-Tennis- og Gymnastiklokaler, Svømmebassiner o. s. v. Rejsen over Atlanterhavet varer kun nogle Dage, og det forekommer mig mindre rigtigt, at Atlanterhavsdampere forsynes med de samme Adspredelsesmidler, som man har paa Landjorden, naar der ikke forinden er gjort alt for at sikre Synkefriheden.

Dernæst bør de vandtætte Skodders Antal være det størst mulige, og Aabninger i dem bør helst stryges. Dette vil selvfølgelig vanskeliggøre Driften af Maskineriet, og Passagen fra et Rum til det næste bliver ubekvem; men at sejle om Natten nær Isbjerge eller i Taage med aabne vandtætte Døre og stole paa, at de kan blive lukket rettidigt og vandtæt, naar en Katastrofe er indtraadt, er næppe forsvarligt; hyppigt kan Dørene lukkes oppe fra Kommandobroen, men hvor let kan ikke de ret komplicerede Overførselsmekanismer svigte i det afgørende Øjeblik; de bliver maaske sprængt eller kommer i Uorden ved Sammenstødet, eller Snavs, Kulstykker eller lignende i Døraabningerne hindrer Dørenes fuldstændige Lukning. Maa man nødvendigvis have en Døraabning under Vandlinien i et vandtæt Skod, bør det strengt overholdes, saaledes som det altid sker i danske Orlogsskibe, at Dørene er lukket under Sejlads i Taage eller lignende.

2) Dernæst bør man stille det Krav, at Skibets Fart ikke er større, end at man kan tage Farten af det rettidigt eller dreje klar af Skibe, Isbjerge eller lignende, som man faar i Sigte og er paa ens Kurs. »Titanic«s Længde var c. 270 m, og er Isbjergene kommet i Sigte paa en Afstand af c. 1.200 m, har Skibet ikke kunnet gaa klar af det ved at stoppe og bakke: store Skibe kan nemlig i Reglen ikke standses paa en kortere Afstand end 6 à 8 Skibslængder. »Titanic« drejede til Siden, men paa Grund af dets store Fart naaede det ikke at dreje klar af Isbjergets Undervandsparti.

Ved højlys Dag kan et Skib med Sikkerhed, selv ved sin største Udholdenhedshastighed, navigere fri af mødende Genstande, som kan ses paa lang Afstand, men bliver det Taage, Snetykning eller lignende, eller er det mørkt, ses Genstandene paa Afstande, der er saa korte i Forhold til den Vej længde, som af Hurtigdampere udløbes i Tidsforløbet, — »Titanic« gik med en Fart af over 650 m i Minuttet og naaede altsaa Isbjergene knap 2 Minutter efter, at dette blev iagttaget, — at der bliver stor Sandsynlighed for Sammenstød, dersom man ikke vil gaa med mindsket Hastighed.

Nu forlanger vel de internationale Sovejsregler, at ethvert Skib »under Taage, Tykning m. m. skal gaa med moderat Fart under omhyggelig Hensyntagen til de stedfindende Omstændigheder og Forhold«, men disse Regler omtaler ikke Sejlads i Nærheden af Isbjerge, og selv om det var en klar Nat, da »Titanic« gik under, synes det dog at være en ikke helt forsvarlig Navigering, at Skibet holdes gaaende ved sin fulde Udholdenhedshastighed, uagtet man vidste, at der var Isbjerge i Nær-

heden. Det er klart, at Skibet maa have saa megen Farl, at det har en tilfredsstillende Styre- og Drejeevne, men kan et Skib holde f. Eks. 21 Knob, var det ikke for meget, om man forlangte, at det under usigtbare Vejrforhold gik med f. Eks. 14 Knob. Røret har da endnu god Virkning. Skruerne har en betydelig Magt over Skibet, og der er længere Tid til at gaa fri af mødende Genslande.

Paa dette Omraade tiltrænges ny internationale Regler, og navnlig bør der gives en Definition af ovennævnte Udtryk: »moderat Fart«. Jeg har en Gang i en udenlandsk Atlanterhavsdamper observeret, at Maskinen gik med kun 1 à 2 Omdrejninger i Minuttet færre under tæl Taage ved New Foundlandsbankerne, end den gjorde i klart, sigtbart Vejr.

Der kan kun være én ansvarshavende Kommanderende paa Dækket. Er Skibet en hurtiggaaende Kæmpedamper som »Titanic«, hvor der i Mastekurve, paa Bak og Bro er Udkig, som stadigt giver Melding om, hvad der ses, hvor Afstandene om Bord er saa store, at mekaniske Hjælpe midler, saasom Telegrafer, Telefoner, Tegnapparater, Talerør o. s. v. maa benyttes i vid Udstrækning, og hvor det desuagtet tager lang Tid, inden andre kan møde paa Broen, hvor der er Tusinder af Mennesker om Bord, hvor den Kapital, Skibet, dets Indhold og eventuelle Skadeserstatninger repræsenterer, maa tælles i Masser af Millioner, forekommer det mig, at det Ansvar, man lægger paa den Vagthavende, er større, end man kan paalægge et enkelt Menneske. Jeg tror derfor, at selv om Overfartstiden bliver lidt længere og Passagerbekvemmelighederne ikke fuldt saa raffinerede, bør man foretrække den sikrere, mere betryggende Overfart med Skibe af mere moderat Størrelse og Udholdenhedshastighed saasom vor Amerikaliniens Skibe; den Vagthavende bydes ikke her et større Ansvar, end man kan overdrage enhver dygtig, pligt opfyldende Somand.

3) Det kunde maaske ved en første Betragtning synes, at det vigtigste Krav maa være, at Skibet under Davider bærer saa mange Redningsbaade, som behøves til alle Ombordværende; indtræffer der en Katastrofe, gaar alle i Baadene, og det synkende Skib forlades. Selv om man ved at tage Klapbaade til Hjælp, hænger flere Baade udenbords under de samme Davider og desuden ud for disse stiller flere Baade i Rækker indenbords, kan skaffe Baadplads til alle om Bord værende, vil det i 9 af 10 Tilfælde ikke være muligt at faa alle frelst. Først skal man have Baadene i Vandet i uskadt Stand og med alt deres Tilbehør af Aarer, Vand og Proviant o. s. v., og dernæst skal Baadene bemandses, og Passagererne bringes i dem. Er Skaden ved Sammenstødet ikke stor, eller kan den vandtætte Inddeling holde Skibet flydende i nogen Tid, er Vejret godt og Søen rolig, saaledes som det var Tilfældet ved »Titanic's« Forlis, kan Baadene fires af, og de Personer, de kan rumme, blive frelst. Ruller derimod Skibet, eller er der, som almindeligt paa Atlanterhavet, Sogang, vil det hyppigt ske, at Baadene under Nedfiringen slaas ind mod Skibssiden og knuses. — i en Kæmpedamper er Baadene løftet omkring det halve af Rundtaarns Højde over Vandlinien; — saasomt Baadene naar Vandet, løfter Søen dem, kaster dem omkring eller vælter dem; Skibet krænger maaske over, og den ene Skibssides Baade kan ikke nedfires, eller de slaas forinden Nedfiringen ita af Søen, endnu medens de hænger under Daviderne, og hvorledes skal man i Sogang organisere Tusinder af Passagerers Indskibning i Baadene?

Der bør være Plads i et Flydemiddel (Redningsbaad, almindelig Baad, Klapbaad eller Redningsflaade) til alle Ombordværende\*), og enhver bør have et Redningsbælte.

Dernæst bør de Flydemidler, som ikke fires i Vandet, kunne slippe op paa Vandoverfladen, fri af Skibet. Baade

og Redningsflaader, som staar paa Dækket og af sig selv udløses fra Skibet, naar dette synker, vil bedre kunne bidrage til Redning af Menneskeliv end Redningsbaade, ophængt saaledes under Davider, at de gaar til Bunds med Skibet.

At Skibet bør have Radiotelegraf for Tilkaldelse af andre Skibe, at Besætningen ved Øvelser bør være nøje kendt med Redningsmateriellets hurtigst mulige Klargøring og Betjening, og at Foreren bør have en forud udarbejdet Plan for Passagerernes Fordeling til Redningsmateriellet, er en Selvfølge, men at meddele Passagererne ved Rejsens Begyndelse, til hvilke Baade og lignende de er fordelt, er næppe praktisk. En faar maaske en god Plads i en stor solid Redningsbaad, en anden i en ikke fuldt saa litalende Redningsflaade eller Baad; hvor vil dette ikke give Anledning til Utilfredshed, Nervositet o. s. v., og hvad vil man gøre, naar, umiddelbart efter, at Katastrofen er indtraadt, en eller flere Baade slaas ita af Søen?

Det er utvivlsomt en praktisk Regel, at Kvinder og Born reddes før Mænd; ikke fordi de førstes Liv er mere værdifuldt end Mændenes, men fordi Panik derved bedre kan undgaaes. Strømmer alle samtidigt til Baadene, kan det let blive til en Kamp for Tilvarelsen, hvorved Menneskeliv gaar tabt, og hvor den Stærkeres Ret udelukkende gør sig gældende. Det vil dog sikkert være formaals-tjenligt, at der, foruden et Par Mand af Besætningen i hver Baad, sættes mandlige Passagerer til Betjening af Aarerne.

Af hvad ovenfor er anført vil fremgaa, at efter mine Anskuelser fremmes Sikkerheden paa Søen ikke ved for en forholdsvis lav Bekostning at anskaffe nogle flere Redningsbaade eller lignende; man bør forbedre Skibets vandtætte Inddeling, og under Overfarten afpasse Skibets Hastighed efter Synsafstanden. Begge disse Forholdsregler koster mange Penge, saavel Skibet som dets Drift bliver betydeligt dyrere, men selve Livet er nu en Gang mere værd end Millionerne. En absolut sikker Transport over Søen naar man dog aldrig, men ogsaa paa Landjorden sker der Ulykker; det vil man aldrig ved noget som helst Middel kunne værges sig imod.

## Fragtmarkedet.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe ligger al Kornforretning saa godt som helt stille, og Nordtyskland er som Følge heraf yderst flov og har kun gjort faa Befragtninger i den forløbne Uge; bl. a. har Königsberg sluttet 4 M., Colberg 4 M., Wismar 3½ M. for Rug. Libau noterer for Oljekager 6 M. resp. 6½ M. ballastgaaende og søger en Del Tonnage. Sverige er lige uforandret fast, Vestsverige noget mindre livlig; saaledes har Halmstad nærmest kun til Elben og Bremen, Warberg til Ueckermünde 3½ M. samt til danske Havne, Lysekil til Rostock, Stettin, Wismar 3¾ M. Norge har flere Feldspathladninger fremme til Stettin 5¼ M. (frit i Lugerne). — Danmark er fra Provinserne meget flov baade hvad angaar Korn og Cement. Kjøbenhavn vil fra ventende og allerede ankomne Dampere faa Anvendelse for en Del Tonnage. Der sluttedes Hvede til Odense 13½ og 13 Øre, Majs til Ronne 14 Øre samt for Foderhvede til Svendborg 12½ Øre, Odense 15 Øre.

\*) Vore Amerikabaade har Baadplads til alle Passagerer, hvilket er meget prisværdigt gjort af Dampskibsselskabet, da det ikke er paabudt ved dansk Lov.



## Skibsefterretninger.

## Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-  
bert, afg. herfra 14./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Salonica  
13./6. — Algarve, Borries, afg. Gelle 14./6. — A. N. Hansen,  
Sørensen, afg. herfra 12./6. — Anglodane, Tonnesen, ank. London  
10./6. — Antwerpen, Madsen, afg. Kymassi 13./6. — Arkan-  
sas, Petersen, afg. Newcastle 15./6. — Arno, Fischer, afg. Lissabon  
15./6. — Aurora, Gommisen, ank. Petersborg 14./6. — Beirut,  
Lunge, pass. Portland 11./6. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Mar-  
seille 11./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 8./6.  
— Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 16./6. — Dagmar,  
Bogvad, ank. Antwerpen 11./6. — Esbjerg, Strufve, afg. Libau  
15./6. — Florida, Andersen, ank. Kristiania 16./6. — Garonne,  
Kromann, ank. Kotka 14./6. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristians-  
sand 17./6. — Hengest, Munk, afg. Riga 15./6. — Hjelm,  
Henriksen, afg. Danzig 15./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank.  
Livorno 15./6. — Jolantha, Rasmussen, ank. Petersborg 11./6.  
— Kasan, Mikkelsen, afg. Libau 14./6. — Kentucky, Andresen,  
ank. hertil 19./6. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 15./6. — Kursk,  
Wieneke, afg. Petersborg 12./6. — Loire, Craignou, pass. Bruns-  
büttel 16./6. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 15./6. —  
Louisiana, Ørsted, afg. Boston 4./6. — L. P. Holmblad, Svane,  
ank. Antwerpen 4./6. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 13./6.  
— Morsø, Nellenann, afg. Libau 15./6. — Moskva, Jon Jensen,  
ank. Antwerpen 14./6. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Petersborg  
15./6. — Nordjylland, Soberg, pass. Holtenau 14./6. — O. B.  
Sulr, Frisenette, ank. Havre 16./6. — Odessa, afg. Libau 15./6.  
— Omsk, Jacobsen, ank. Hull 12./6. — Oscar II, Hempel, ank.  
New York 13./6. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 13./6.  
— Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 15./6. — Pregel, Iversen,  
ank. Bordeaux 13./6. — Saga, Hansen, afg. Antwerpen 15./6. til  
Königsberg. — Saratov, ank. Libau 14./6. — Saxo, Müller, ank.  
Libau 15./6. — Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 17./6. — Texas,  
Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./5. — Thyra, Dam, afg. Bergen  
15./6. — Tiber, Bech, pass. Algier 15./6. — Tomsk, Wiberg,  
ank. Antwerpen 8./6. — Tula, Therkildsen, ank. hertil 5./6. —  
United States, Gottsche, afg. Kristianssand 15./6. — Viking,  
Meyer, afg. herfra 13./6. til Petersborg. — Tyr, Thaning, afg.  
Windau 15./6.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Thamsbavn 10./6. —  
Amalienborg afg. Archangel 11./6. — Anna Mærsk pass.  
Brunsbüttel 12./6. — Brattingsborg ank. Rosario 26./5. —  
Borglum afg. Gnlspørt 24./5. — Chassie Mærsk ank. Gijon  
6./6. — Dausborg pass. Kjøbenhavn 12./6. — Elsborg afg.  
Carloforte 11./6. — Esrom pass. Gibraltar 9./6. — Flynder-  
borg ank. Brake 11./6. — Fredensborg afg. Huelva 9./6. —  
Frederiksborg ank. Aarhus 5./6. — Guldborg afg. New-  
port Mon 10./6. — Gurra afg. Stettin 12./6. — Hammerhus  
pass. Norfolk 2./6. — Harrildsborg afg. Selzæte 10./6. —  
Hundborg pass. Brunsbüttel 11./6. — Honeborg ank. Cardiff  
30./5. — Jelling afg. Mobile 5./6. — Jomshorg ank. Archan-  
gel 8./6. — Jungshoved ank. Rotterdam 7./6. — Jagers-  
borg ank. Huelva 8./6. — Kallundborg ank. Archangel 7./6.  
— Kalø ank. Huelva 10./6. — Klampenborg ank. Malmö  
13./6. — Kronborg pass. Ushant 9./6. — Lejre ank. Huelva  
11./6. — Lilleborg pass. Kjøbenhavn 11./6. — Marselis-  
borg ank. Archangel 5./6. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 10./6.  
— Peter Mærsk ank. Blyth 10./6. — Randelsborg ank.  
London 7./6. — Rosenborg afg. Sunderland 11./6. — Silke-  
borg ank. Stettin 7./6. — Skanderborg ank. Korsør 9./6. —  
Skjoldborg ank. Aeton Grange 11./6. — Skodsborg afg.  
Kjøbenhavn 13./6. — Spigerborg ank. Kristinesad 13./6. —  
Stegelborg afg. Sunderland 11./6. — Stjerneborg ank.  
Garston 8./6. — Soborg pass. Sydney N. S. 12./6. — Taarn-  
borg afg. Blyth 12./6. — Tuborg pass. Gibraltar 10./6. —  
Ulfsborg ank. Aarhus 3./6. — Uranienborg afg. Newport  
Mon 13./6. — Vishorg ank. Burntisland 7./6. — Vordingborg  
afg. Antwerpen 11./6. — Ørkild pass. Port Said 11./6. — Eleo-  
nora Mærsk afg. Huelva 11./6.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Ghent 15./6. til Archangel. —  
Nelly, Clausen, ank. Rouen 6./6. — Fanny, Eriksen, afg. Ske-  
letteå 12./6. til Amsterdam. — Lilly, Nielsen, ank. Cadiz 6./6. —  
Alexy, Sørensen, afg. Grimshy 13./6. til Dahlbruck. — Dagny,  
Bang, afg. Passages 10./6. til Stettin. — Mary, Clausen, pass. Hirts-  
hals 15./6. for Jacobstad.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Soussé 16./6. — Mar-  
tha, Christensen, ank. Neder Kalix 13./6. — Elna, Rathje, ank.  
Neder Kalix 14./6. — Therese, Pedersen, ank. Kristianssand (N.)  
16./6. — Harriet, Larsen, afg. Sunderland 10./6. — Dagny,  
Therkildsen, afg. Kjøbenhavn 15./6. — Simone, Møller, ank. Sunds-  
vall 16./6. — Jeanne, Olsen, ank. Cagliari 13./6. — Vera, Larsen,  
afg. Swansea 11./6. — Daisy, Jørgensen, afg. Burntisland 15./6. —  
Annine, Leth, ank. Archangel 9./6. — Kamma, Løffler, ank.  
Grangemouth 15./6.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, pass. Helsingør 15./6. for Stettin.  
— Stella, Basse, afg. Hook of Holland 15./6. til Barcelona. —  
Dagmar, Skou, pass. Helsingør 15./6. for Casablanca. — Nerman,  
Degn, pass. Helsingør 15./6. for Ipswich. — Karla, K. Nielsen,

ank. Kjøbenhavn 14./6. — Fylla, Brinch, afg. Torrevilja 14./6. til  
Wick Bay. — Gerda, Iversen, ank. Sevilla 14./6. — Bodil, Jen-  
sen, afg. Hook of Holland 15./6. til Sevilla. — Cito, Jøpse, afg.  
Seaham 14./6. til Esbjerg. — Nancy, Mikkelsen, ank. Esbjerg 14./6.  
— Karla, K. Nielsen, afg. Stege 14./6. til Kjøbenhavn. — Ulla,  
Hansen, afg. Esbjerg 13./6. til Seaham. — Johanne, Thøgersen,  
afg. Båtskærnis 13./6. til Barcelona. — Inger, Schiff, afg. Rotter-  
dam 12./6. til Kjøbenhavn. — Rigmor, Uldal, afg. Kalbeig 12./6.  
til Hudiksvall.

Det asiatiske Kompagni. Bintang afg. Soerabaju 8./6. for udg.  
— Samui ank. Bangkok 8./6. for udg. — Baudon ank. Port Said  
8./6. for hjemg. — Pangan afg. Singapore 15./6. for udg. —  
Esrou afg. Port Said 1./6. for hjemg. — Ørkild afg. Suez 12./6.  
for udg. — Arabien ank. Kalcutta 12./6. for hjemg. — Siam  
ank. Singapore 12./6. for udg. — Tranquebar afg. Göteborg  
15./6. for udg. — Estonia pass. Vliesingen 8./6. for udg. — Ca-  
thay afg. Delagou Bay 11./6. for hjemg. — Chumpon ank. Sunds-  
vall 11./6. for udg. — Indien afg. Sabang 15./6. for hjemg. —  
Kina ank. Antwerpen 28./5. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Madeira 6./6.  
for udg. — St. Croix afg. Norresundby 15./6. for udg. — St. Jan  
afg. St. Thomas 17./6. for hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-  
koff, Brandt, ank. Methil 11./6. — Johan Siem, Nielsen, ank.  
Kronstadt 14./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Win-  
dau 14./6. — Russ, Petersen, afg. Sant Vincent 10./6. til Rotter-  
dam. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Ghent 13./6. —  
Excellence Pleske, Tannebek, ank. Frederiksstad 14./6. —  
Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Osearhamn 11./6. —  
Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Gabota 24./5.  
til Helsingborg. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Santa Fe  
12./6. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Mirawichi 5./6. til Bel-  
fast. — Nawa, Dahl, ank. Londonderry 14./6.

Torm. Sara, Jensen, afg. Spjtsund 11./6. — Helene, Sø-  
rensen, ank. Reval 13./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Antwerpen  
13./6. — Agnete, Dam, ank. Antwerpen 13./6. — Hermia,  
Farup, ank. Kolding 16./6. — Alice, Jørgensen, ank. Leith 15./6.

Botnia. Gudrun, Sonniehisen, ank. Sarpsborg 12./6. — Rag-  
nhild, Schultz, afg. Rouen 12./6. — Valborg, Hansen, ank. Pernau  
12./6. — Estrid, Hansen, afg. Reval 13./6. — Gunhild, Hansen,  
ank. Rendsburg 15./6.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Preston  
13./6. — Svend, Schmidt, afg. Preston 15./6. — Urania, Clauson,  
afg. Hamburg 15./6.

Nordseen. Nordland, Larsen, afg. Pernau 15./6. — Kron-  
prins Fredrik, Andresen, pass. Kjøbenhavn 15./6. — Hol-  
land, Poulsen, ank. Abo 12./6. — England, Andersen, ank. Kjø-  
benhavn 16./6. — Rusland, Bennetsen, afg. Ghent 13./6.

Europa. Fraukrig, Friis, ank. Aarhus 17./6.

Frem. Austa, Bagger, pass. Brunsbüttel 15./6. — Freja,  
Nielsen, ank. Burntisland 14./6. — Vera, Thing, afg. Rüsö 15./6.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Korsør 12./6. — Skin-  
faxe, Faber, ank. Rotterdam 15./6. — Rimfaxe, Westergaard,  
afg. Burntisland 14./6. til Gjedser.

Vulcan. Vulcan, Hogstedt, ank. Leith 13./6. — London,  
Bom, afg. Windau 15./6. til Hull. — Paris, Tholander, ank. Brahe-  
stad 4./6. — Bryssel, Kaas, pass. Kjøbenhavn 14./6. for Kronstadt.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Syracuse 15./6. til Catania. —  
Wien, Boeck-Hansen, ank. Sarpsborg 14./6. — Roma, v. Thun,  
ank. Kjøbenhavn 6./6.

## Sejlskibe.

Era. Argus, Jensen, afg. Gello 11./6. til Carnavon. — Har-  
ris, Thorsteinson, pass. Dungeness 11./6. for Larache. — Kir-  
stine Jensen, Rauhage, ank. Limhamn 12./6. — Nanna,  
Østermann, ank. Libau 13./6. — Th. Lohse, Boye, ank. Drammen  
13./6. — Viking, Weber, ank. London 12./6. — R. Fabricius,  
Hansen, afg. St. Johns 12./6. — Ansgar, Jørgensen, ank. Hangö  
13./6. — Fredensborg, Kisby, ank. Laguna de Terminos 14./6.  
— Salvador, Saud, ank. Exeter 13./6. — Immanuel, Bager,  
ank. Rye Karbour 14./6. — Amalia, Andersen, ank. Rauders 13./6.  
— Anna, Christensen, ank. Cardiff 13./6. — I. A. Kroman, ank.  
Kjøbenhavns Red 14./6. p. R. t. Lynington. — Gloria, Fabricius,  
ank. Dysart 14./6. — Esther, Fabricius, ank. Santos 14./6. —  
C. M. Petersen, Petersen, ank. Solvesborg 15./6. — Maria,  
Østermann, ank. Swinemundo 15./6. — Freya, Koek, ank. Ronne  
14./6. — Nautia, Sterke, ank. Seldom (N. F.) 14./6. — Bertha,  
Madsen, ank. Haslo 14./6. — Marie, Boye, ank. Libau 14./6. —  
Valkyrien, Weber, er afg. Dysart til Stykkisholm. — Han-  
signo, Boye, ank. St. Johu (N. B.) 14./6.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Juni 1912. — Sø- og Handelsretsdomme. —  
Hvorledes bør man fremme Sikkerheden paa Søen? — Fragtmarkedet.  
— Skibsefterretninger.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“  
**MOURITZ G. KRAG**

Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## AXEL LUND <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

## Jydsk Skibsekviperings

og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)

**KOLDING.**

En gros. En detail.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

**AALBORG.**

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med  
alt til Faget henbørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

## G. W. Møllers

Skibprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri  
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.  
Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Aile Slags Proviant samt Skibslevensartikler

**LØGSTØR**

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Fredag den 21. Juni 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.** Otto Schwades Damppumpe  
 Blakes Kædler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Paint  
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla — Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbælter.



Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	<b>A/s DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum Telefon <b>5601</b> • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	--	--

**A/s Randers Rebslaaeri**  
 Hamp- og Staalraadtougværks-Fabrik  
**Randers**  
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
 alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staaltouge**  
 til Skibsbrug og Elevatorer.  
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
 Aarhus.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“  
**Hans Smith.**  
 Etableret 1850.  
 Telegramadr. „Smith, Cronstadt“  
**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
 Havarikommissionær.  
**Cronstadt. Rusland.**

**Bugsering.**  
 Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske  
 Farvande til rimelige Priser.  
 Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle.    Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening l.m.**  
 i Kjøbenhavn.  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse:    Telegram-Adresse:    Telefon-Nr.  
**Holmens Kanal 22.    Copenhavne    42**

**LANDMANDSBANKEN**  
 udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle  
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
 betalinger besørges.

**De private Assurandører l.m.**  
 i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse:    Telegram-Adresse:    Telefon Nr.  
**16, Holmens Kanal.    Private.    6 og 4106.**

**„Bombebøssen“.**  
 Af Hensyn til de mange gamle Ansøgninger, som fore-  
 findes angaaende Friboliger for gamle Sømænd med Hustruer  
 i Stiftelsen samt om Legater, der bestyres af Direktionen for  
 Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“, finder man sig nødsaget  
 til at bekendtgøre følgende:  
 Alle Ansøgninger, der ere daterede **førend den 1.**  
**Januar 1909**, anses for ugyldige og maa, hvis vedkom-  
 mende Ansøger fremdeles ønsker at blive taget i Betragtning,  
 fornyes **inden den 1. Oktober d. A.**, efter hvilken  
 Dag der intet Hensyn tages til Ansøgninger, som er daterede  
 førend den 1. Januar 1909.  
 Blanketter til Ansøgninger kan erholdes hos Stiftelsen  
 „Bombebøssen“s Inspektør, **Kapt. C. W. Sæby**, Over-  
 gaden o. V. 46, Kjøbenhavn C.  
 Kjøbenhavn i Juni 1912.

Direktionen.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres  
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niisou  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hampfougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
anbefaler og med alt III Fagel henkørende  
Beel og billig Betjening garanteres.

# NESTLÉ'S MELK

Aarlang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling paa Jernbanehotellet i Helsingør Lørdag den 6. Juli 1912, Fmd. Kl. 10.

Forslag, som ønskes behandlet, skal være indgivet mindst 14 Dage forinden.

Dagsordenen vil nærmere blive bekendtgjort.

P. B. V.

**C. P. Lund,**  
Formand.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.



## OLSKIIND

### Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0  
16'-0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Cariboltormann, Kjøbenhavn.

## DANSKE LLOYD,

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

**Jens Grouleff, Aarhus**

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventar**  
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasser nyspr. og mat. og 2 Gymn.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

## Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

## RATIN



Uskadelig for Menosker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
NyØstergade 2. Koh. K. Tel. 3662.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.  
Telefon 7262.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Fører.

En Mand i Trediveerne søger Ansættelse som Fører paa et mindre Damp- eller Motorskib, godt kendt med Motor, gode Anbefalinger have, Aktie kan tages. Billet mrkt. „Fører“ modtager dette Blads Kontor.

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott** HAMBURG Georgspl. 10.

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship.“  
Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankeolseboers Eftdg., Hr. William Jensen, Toldbodvej.  
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekapl.

Kjøbenhavn, den 21. Juni 1912.

Nordisk Skibsrederforening. Stockholm, den 14. Juni. Nordisk Skibsrederforenings 23. Aarsmøde afholdtes i Dag i Stockholm under Præsidium af Foreningens ældste Medlem, Skibsreder Sigurd Hedberg. Malmø. De svenske og norske Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes. Af de danske Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes H. Christensen og nyvalgtes H. Petersen og C. V. Petersen i Stedet for N. J. Ohlsen og L. v. d. Hude, der begge havde frabedt sig Genvalg.

Bestyrelsen stillede Forslag til Ændring af Statutterne og fremhævede, at det ikke længere lader sig gøre at imødekomme de stigende Krav paa Foreningens Proceshjælp med nuværende Kontingent, der er 7 Øre pr. Ton, og foreslog, at Bestyrelsen skal have Ret til at fastsætte Kontingentet til 10 Øre som Maksimalkontingent pr. Ton og 400 Kr. som det højeste Beløb for et Skib. Et Forslag af Formanden om til næste Aar at bestemme Afgiften til 8½ Øre pr. Ton vedtoges. Som en ny Bestemmelse i Foreningens Statutter foresloges det, at Bestyrelsen skal have Ret til, naar den finder det nødvendigt, for visse Farter at fastslaa bestemte Certepartier, Konnossementer eller visse Klausuler i disse til Efterretning for Foreningens Medlemmer. Efter nogen Diskussion overdroges Spørgsmaalet til Bestyrelsen, som skal foretage de nødvendige Skridt til Planens Gennemførelse. Næste Kongresmøde afholdes i 1913 eller i 1914 i Göteborg eller i Malmø.

(»Ritz. Bur.«)

Dødsfald. Grosserer Robert Hansen af Firmaet C. K. Hansen, der den 17. ds. om Morgenen kom alvorligt til Skade paa en Ridetur, er den 19. ds. Kl. 11 Aften afgaaet ved Døden.

Strejkerne i London. Fra Generalkonsulatet i London har Udenrigsministeriet den 17. ds. modtaget følgende Telegram: »Havnestrejkens Ledere anerkender, at Forsøget paa en Nationalstrejke er mislykkedes. Dokstrejken i London vedvarer endnu.«

Resultatet af Afstemningen blandt Medlemmerne af Somændenes og Fyrbødernes Forbund angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt de skal slutte sig til Transportarbejdernes Strejke er bleven offentliggjort i London den 17. ds. 2,137 har stemt for Tilslutning til Strejken. 3,678 imod.

I flere Havnebyer — Cardiff, Newport, Swansea, Barry, Salford — har Arbejderne enstemmigt vedtaget at genoptage Arbejdet. Strejken er i alt væsentligt begrænset til Londons Havn, men ogsaa her er der Tegn til, at den snart vil være sluttet.

Arbejdet er genoptaget i Bristol i alle Dokkerne og paa alle Skibene.

Generalkonsul Faber telegraferer den 18. ds. til Udenrigsministeriet:

»Somandsforeningens Vægning ved at dellage i Strejken er det haardeste Slag for Strejkelederne. Imidlertid fortsættes Strejken i Londons Dokker, som er overfyldt med Skibe.«

London, den 19. Juni. Efter hvad der meddeles, arbejder der i Eftermiddag i Londons Dokker 10.879 Arbejdere paa 134 Skibe.

Havnearbejderstrejken i Southampton er i Eftermiddag bleven afsluttet, idet Arbejderne har genoptaget Arbejdet uden Betingelser. (Ritz. Bur.)

Strejkerne i Frankrig. Paris, den 19. Juni. I Nantes har i Dag ingen, i Bordeaux kun meget faa af de indskrevne Søfolk strejket. Foreningen af indskrevne Søfolk i Marseille vedtog i Formiddag en Dagsorden, i hvilken de erklærer at ville gøre alt for at undgaa en Konflikt.

De indskrevne Søfolk strejker ikke i Cherbourg og Lorient. I St. Nazaire er der erklæret 24 Timers Strejke, i hvilken flere hundrede Dok- og Kularbejdere deltager. (Ritz. Bur.)

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende:

Befragtningsforhold i Havre. Foreningen har gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget nedenstaaende Beretning fra det danske Konsulat i Havre:

»Forskellige franske Befragtere forsøger for Tiden at indføre i Syndical Certepartiet for Træladninger fra Østersøen to Klausuler, som kan medføre stort Ansvar med Tab for Skibene. Den ene Klausul, som er anbragt i den trykte Tekst og let kan passere upaaagtet, lyder saaledes:

»The number of pieces of square and (or) round wood and a detailed specification of the same wood to be incorporated in the bill of lading and the same to be duly approved by the master.«

Befragternes Hensigt hermed er at lade sig betalt af Skibet for enhver Fejl eller Svig. Afskiberen kan begaa i Leveringen af Dimensioner og Kubikindhold i Ladningen.

Da det er indlysende, at det er en Unulighed for en Kaptajn ved Indladningen at kontrollere hvert enkelt Stykke Træs Bredde, Tykkelse og Længde, bør Klausulen absolut refuceres.

Den anden Klausul er den, at Befragterne tilbyder Rederne en højere Fragt end Markedsprisen, naar Skibet i Modsætning til, hvad ellers er det sædvanlige, nemlig at levere Ladningen ved Skibssiden, opstabler den paa Kajen. Der tilbydes Rederne 2 à 3 Fres. højere Fragt pr. Standard, hvilken Forhøjelse imidlertid ikke dækker Omkostningerne ved Stablingen, som for Havres Vedkommende andrager 4 Fres. 70 Ctm. pr. Standard.«

Panamakanalen. Som Bevis paa, hvor hurtigt Panamakanalanlægget nærmer sig sin Afslutning, bringer »Morning Post« et Telegram fra Staden Panama af 1. Maj d. A. med følgende Oplysninger, der betegnes som hidrørende fra den paalideligste officielle Kilde.

Der staar nu tilbage at fjerne ialt 29,446,000 Kubikyards Udgravningsstof. I Løbet af Finansaaret 1911 — 1912 — Finansaaret i De Forenede Stater begynder den 1. Juni — er der allerede blevet udgravet og fjærnet over tredive Millioner Kubikyards. I Culbra-Udskæringen, hvor Forholdene har været særligt besværlige, staar der tilbage at fjerne elleve Millioner Kubikyards. Det var her, der fandtes et 1,350 Fod højt Højdedrag, og det var her, at der er sket store Skred, ligesom det er her, at den formentlige vulkanske Virksomhed skal have gjort sig gældende. Gennemsnitlig fjærnes nu maanedlig halvanden Million Kubikyards. Af disse Tal fremgaar, at Kanal anlægget kan blive færdigt endog inden den stipulerede Frist, saa at der bliver Tid at løbe paa.

Indtil den 1. April i Aar beløb Udgravningsmassen sig til 165,877,209 Kubikyards.

Søfarten paa de amerikanske Indsøer. De store amerikanske Indsøer er som et Hav for sig selv. De har en Handelsflaade paa c. 3,600 Skibe, hvoraf den væsentligste Del er Dampere. Ved disse Søer ligger der Skibsværfter, som kan konkurrere med Verdens største. Der bygges dér Skibe paa 10,000 Tons. I Særdeleshed er Byen Detroit bekendt for sit Skibbyggeri. Denne Industri beskæftiger her omtrent 5,000

Mand, og et af Værfterne var i 1910 det femte største i Verden, skriver »Svensk Export«. De Fordringer, der stilles til Indsøfarten, er ikke mindre end paa de store oceangaaende Post- og Fragtdampere. Dette gælder saavel Udstyr som Fart, Lasteevne og Sødygtighed. Næsten alle Skibene er bygget af Staal og fremdrives i Reglen af Skruer. Som en Ejendommelighed kan bemærkes, at alle Skibe, som bliver bygget ved de store Indsøer, løber sideværts af Stabelen.

Et Skib paa 54,000 Tons. White Star-Liniens sidste store Bestilling, »Gigantic«, er fornylig blevet paabegyndt paa Harland & Wolffs Skibsværft i Belfast. Det ny Kæmpeskib bliver 924 Fod langt, 94 Fod bredt og kommer til at maale 54,000 Brutto Reg.-Tons. Det vil saaledes overgaa saavel Cunard-Liniens ny Skib »Aquitania« som Hamburg—Amerika-Liniens Kæmpeskib »Imperator«.  
(»Svensk Export«.)

Søfartstrusterne. Den 5. Juni begyndte i New York den længe bebudede Rettergang mod en Række Dampskibsselskaber, som anklages for at have indgaaet ulovlige Overenskomster og derigennem monopoliseret og fordelt Skibsfarten paa Brasilien og visse Havne i De Forenede Stater mellem sig. Dampskibsringen omfatter saa ansete Rederier som Prince, Lamport, Holt og Hamburg-Amerikalinien, samt en Række Personer, som repræsenterer disse Selskaber i de nævnte Egne.

Foranlediget ved Processen skal en Række lignende Processer være under Forberedelse mod andre Selskaber, der har tiltvunget sig Trafikmonopol paa Kina, Japan og Filippinerne og aldeles udelukket loyal Konkurrence.

Desinfektion af Skibe. For at dræbe Mus, Røtter o. lign. i Skibe er et mindre Skib, »Desinfektor« i Hamburg, udrustet med Apparater, der udvikler en Gasart bestaaende af 5 til 8 pCt. Kulilte og ellers Kulsyre og Kvælstof. Gassen udvikles af Koks ved ufuldstændig Forbrænding. Skibet lægges ved Siden af det Skib, der skal desinficeres, og ved Hjælp af Slinger pumpes Rumene fulde af Gasarten. Apparaterne kan udvikle 3,000 m<sup>3</sup> pr. Time. Udgiften til Koks beløber sig til 3 M. pr. 1,000 m<sup>3</sup> Skibsrum, og den samlede Udgift er c. 10 M. Tomme Lastrum desinficeres med Kalkmælk, Kreosol eller Formalin.

En ny Damper til Esbjerg—Parkeston Ruten. Det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse har den 18. ds. vedtaget hos Aktieselskabet Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri at lade bygge en ny stor Damper til Befordring af saavel Passagerer som Landbrugsprodukter mellem Esbjerg og Parkeston. Damperen vil baade i Størrelse, Hurtighed og med Hensyn til Bekvemmelighed for Passagererne langt overgaa de nuværende Dampere i denne Rute. Byggesummen andrager c. 1,300,000 Kr., og Skibet skal være færdig til at gaa i Fart ved næste Sommersæsons Begyndelse.

Afmærket Vrag. Marineministeriet meddeler, at en Galease er sunket 4 Sm., retvisende N. 45° Ø. for Middelfrandsfort Fyr. 50 m NV. for Vraget er udlagt en Vraglystønde, der viser grønt Blink.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Provinsen Mersina i Lilleasien er er-

klæret for kolerasmittet, og Byen Durban i Sydafrika er erklæret for pestfri.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, den 19. Juni. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Det forenede Dampskibsselskab 5,000 Kr. med Renter hos E. M. Z. Svitizers Bjeringsentreprise for Bjergring af Svitzerdamperen »Hertha«, der i Februar Maaned d. A. sad fast i Isen ved Gjedser Rev.

Sunket Muddermaskine. Fredericia, den 19. Juni. Muddermaskinen »Baldur« af Korsør, paa Slæb af Damperen »Munkebjerg« af Vejle, blev i Morges ved Syvtiden læk ved Sprogø. For at holde Pumperne i Gang fyrede man op under Kedlen: et Øjeblik efter sprang Kedlen, og Muddermaskinen sank paa 60 Fod Vand. Mandskabet reddedes om Bord paa »Munkebjerg«. »Baldur« skulde have været til Fredericia.

Muddermaskinen er sunken i Storebælt c. 1 Sm. misvisende NV. i N. for Sømærket Sprogø N. Ø. i 21 m Vand. Pladsen kan kun betragtes som omtrentlig. Maskinen vil blive eftersøgt.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 37/1911, afsagt den 3. April 1912. Importkompagniet A/S. Kallundborg mod P. Brown jun. & Co.

I November Maaned 1910 befragtedes den engelske, i Newcastle on Tyne hjemmehørende Damper »Archbank« til at fore en Ladning Bomuldsfrøer og Træ fra New Orleans til Nørre Sundby, Aalborg, Kalundborg og Kjøbenhavn. I Følge de for Ladningen udstedte Konnossementer skulde Flagets Ret og den amerikanske Parlamentsact af 12. Februar 1893 (den saakaldte Harter Act) være bestemmende for Rederens Ansvar. Skibet, der afgik fra New Orleans den 19. December 1910, havde en meget haard Rejse, saaledes at Dækket til Tider var helt overskyldt af Vand. Det viste sig den 10. Januar 1911, efter at der i flere Dage ikke havde været pejlet, at der i Styrbords Lastrum Nr. 3 under Garneringen stod 4 Fod 10 Tom. Vand, og dette gav Anledning til, at man i den følgende Tid saa vidt muligt lod Lastrummet udpumpe. Den 15. Januar 1911 ankom Skibet udfør Aalborg, og Ladningen til Aalborg og Nørre Sundby blev udlossen. Den 22. Januar gik Skibet til Kjøbenhavn, hvortil det ankom Kl. 11<sup>30</sup> om Aftenen. Da der viste sig Beskadigelse i en Del af den til Kjøbenhavn bestemte Ladning i Styrbords Lastrum Nr. 3, anmodede det indstævnte Firma P. Brown jun. & Co. under 24. Januar 1911 paa Skibets Vegne nærværende Ret om Udmeldelse af to Besigtelsesmænd til at skønne over Skadens Aarsag. Besigtelsesmændene indfandt sig samme Dag om Bord i Skibet, som de besigtede i Over-



værelse af dets 1ste Styrmand Kidd. I den underste Del af Lastrum Nr. 3 forefandt de et Parti Kager, der var beskadiget af Sovand. De fandt tillige et Hul i et Spygatsrør, som forte gennem Lastrummet fra den ovenover værende Kulkasse i Broen og udmundede udenbords c. 1 Fod under Dækket. Skønsmændene fandt, at Aabningen i Spygatsrøret, hvorigennem Vandet maatte være trængt ind ude fra Søen, bar Spor af at være fremkommet ved et Stød indvendig fra med en Jernstang, og de antog, at det kunde være sket under et Forsøg paa at rense Røret, hvis dette havde været forstoppet med Kul fra Kulkassen.

De Indstævnte begærede senere Adgang for Archbankes Fører og nogle af dens Besætning til at aflægge Soforklaring her for Retten, og en saadan Soforklaring paabegyndtes den 27. Januar om Formiddagen Kl. 9. Under denne Soforklaring gav de forskellige Ladningers Ejere Møde ved Befuldmagtigede, ligesom Ladningsassurandørerne var repræsenteret. De Indstævnte gav Møde paa Rederiets Vegne, dels ved en hos dem ansat Mand, dels ved en Sagfører. Af Besætningen var mødt Skibets Fører, Kaptajn Milne, 1ste Styrmand Kidd, 1ste Mester Hall, Tømmermanden George Lane og Baadsmænd Bosse. Der fremlagdes en af Kaptajnen underskrevet, den 26. Januar dateret Erklæring, der intet indeholdt om det af Synsmændene et Par Dage for den nævnte Dato fundne Hul i Spygatsrøret. Den indeholdt derimod en almindelig Udtalelse om, at det var Kaptajnens Overbevisning, at Beskadigelsen paa Ladningen kun kunde være forårsaget ved Skibets Arbejden og Begivning i det ganske overordentlig haarde Vejr, det havde været udsat for. Erklæringen gik videre ud paa, at Skibet, der paa sin forrige Rejse havde haft Kul til Bahia Blanca i Argentina, var blevet besigtet af sagkyndige Mænd efter Udlosningen, at alle Lastrum var rensat ud og spulet ud paa Rejsen fra Bahia Blanca til New Orleans i Vandballast, at Skibet blev besigtet af en Skibsinspektør i New Orleans, og at alle Rummene da var i Orden og rene og tørre, at Tømmermanden paa Rejsen til Danmark havde pejlet alle Rummene, naar det kunde lade sig gøre, at man paa Grund af det haarde Vejr ikke havde pejlet mellem den 5te og 10. Januar 1911, men at man efter den 10. Januar at have fundet Vand i Nr. 3 Lastrum hyppigt foretog Pejlinger og pumpede læns.

De mødende af Skibets Besætning henholdt sig til denne Erklæring og til et Udtog af Skibsdagbogen. Begge disse Aktstykker blev oplæst for dem paa Engelsk af den som Tolk mødte britiske Vicekonsul, Funch. Samtlige de Mødende blev derhos forespurgt om, hvorledes det af Skønsmændene forefundne Hul i Spygatsrøret kunde være fremkommet. De erklærede alle, at det var dem umuligt at sige, naar og hvorledes dette Hul kunde være fremkommet. Tømmermanden erklærede, at han, som havde været godt fire Maaneder om Bord, aldrig havde rensat Røret med en Jernstang eller lignende, idet alt kun havde været skyllet ud med Vand. Første Styrmand erklærede, at der var kommet Kul i det Rum, hvorfra Røret udgik, i New Orleans, men at disse Kul efterhaanden paa Rejsen var tømt ned i de lavere Bunkerrum, og at det øverste Rum ikke derefter var blevet vasket, før Besigtelsen i Kjøbenhavn havde fundet Sted.

Samme Dag fortsattes Besigtelsen om Bord i Skibet af de tidligere udnævnte Besigtelsesmænd, der optog Maal af Røret, og fandt ved at føre en Træstang ind i Røret fra oven, at den kunde passere gennem Hullet, og at dette altsaa virkelig kunde være frembragt ved Stød ovenfra. Skønsmændene anmodede Kaptajn Milne, som var til Stede under Besigtelsen, om at lade Røret, som let kunde aftages, blive medtaget i Retten under Soforklaringen. Denne Anmodning efterkom Kaptajnen.

Soforklaringen fortsattes om Eftermiddagen samme Dag her i Retten, og Besigtelsesmændene gav Møde. De Indstævnte gav atter Møde for Rederiet baade ved en Repræsentant, og ved en Sagfører, Ladningsejernes Repræ-

sentanter og Tolken var atter til Stede, ligesom de om Formiddagen mødte af Skibets Besætning atter havde givet Møde. Besigtelsesmændene gav en nærmere Forklaring med Hensyn til deres Skøn om, hvorledes Hullet i Røret var fremkommet. Idet de bemærkede, at Godset i Røret syntes frisk og godt, fastholdt de, at Hullet syntes forårsaget ved Stød indvendig fra. De mente af Hullets Udseende at kunne skønne, at Stødet var kommet oppe fra. En af Skønsmændene tilføjede, at Tømmermanden havde været i Besiddelse af et Køben, der havde en Bøjning, der kunde tyde paa, at Hullet var frembragt ved dette Instrument. Skønsmændenes Forklaring blev oplæst paa Engelsk for de Mødende, der alle hver for sig erklærede, at de ikke havde gjort noget eller givet Ordre til at gøre noget, hvorved det omtalte Hul kunde være fremkommet, og at de alle var ganske uvidende om dets Fremkomst. De Mødendes Forklaring indfortes i Retsprotokollen, blev oplæst af Tolken paa Engelsk for de Mødende af Besætningen og godkendt af disse, der derefter atlagde Ed paa Rigtigheden af deres Forklaring.

Soforklaringen afsluttedes den 28. Januar, hvor blandt andre paany Rederiets Sagfører og Tolken var mødt, og hvor Kaptajn Milne i Henhold til den af ham aflagte Ed blandt andet forklærede, at han havde spurgt hver eneste Mand af Besætningen, om de vidste noget om, hvorledes Hullet i Røret var opstaaet, men at hver enkelt havde svaret, at han ikke vidste noget herom og ikke havde gjort noget, hvorved det kunde være opstaaet. Forklaringen blev, efter at være indført i Retsprotokollen og oplæst paa Engelsk af Tolken, godkendt af Kaptajn Milne.

Under 28. Marts 1911 har Citanten i nærværende Sag, Aktieselskabet Importkompagniet i Kalundborg, paa egne og de øvrige Ladningsmodtageres Vegne sagsøgt Indstævnte, P. Brown jun. & Co., der har samtykket i at modtage Klage, Stævning og Dom, som Repræsentanter og Selvskyldnere for Skibet, dets Fører og Rederi, til at betale Skaden paa Ladningen. Denne Skade er ved en anden Synsforretning opgjort til ialt Kr. 7,388.88. Citanten fordrer derhos Renter, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. Citanten gjorde straks under Henviisning til Soforklaringen gældende, at Hullet ikke kunde antages at være fremkommet under Rejsen, men maatte have været til Stede, allerede da Indladningen i Skibet fandt Sted, samt at Skibet derfor ikke kunde betragtes som tilstrækkelig sødygtigt ved Rejsens Begyndelse.

Indstævntes Sagfører hævdede, at Skibet havde været sødygtigt ved Rejsens Begyndelse, og at det omtalte Hul i hvert Fald maatte betragtes som en skjult Fejl (Konnoissementet indeholdt en Bestemmelse om, at Rederen var fri for Ansvar for skjulte Fejl). Under Sagen indhentede han en Erklæring fra nogle engelske Advokater. Disse har, efter at have gennemgaaet Sagens Dokumenter under Henviisning til forskellige tidligere engelske Retsafgørelser, udtalt sig i Retning af, at saafremt Hullet var fremkommet før Indladningen i New Orleans, var det engelsk Retsopfattelse, at Harter-Actens Bestemmelser medførte, at Rederiet var ansvarligt, medens det modsatte maatte være Tilfældet, hvis Hullet var fremkommet under Rejsen. Indstævntes Sagfører tog, efter at Sagen havde staaet paa i kortere Tid, Anstand for at faa en ny Erklæring fra Skibet, der var paa Rejse. Efter lang Tids Forløb fremlagde han to Erklæringer, der var underskrevne henholdsvis af Kaptajn Milne og 1ste Maskinmester Hall den 22. December 1911 i Overværelse af Notarius publicus i Newport Mon. Disse Erklæringer syntes affattet i Forvejen og senere forelagt Kaptajnen og Mesteren til Underskrift. De indeholdt nogle Rettelser og lod oprindelig paa, at de var afgiven i Liverpool, men dette var rettet til Newport Mon.

Den af Maskinmester Hall underskrevne Erklæring er af mindre Betydning, den indeholdt i det væsentlige kun en Gentagelse af, hvad der tidligere var udtalt om Pejlingerne paa Rejsen.

Kaptajnens Erklæring derimod kunde have været af afgørende Betydning for Sagen, hvis den ikke havde været

ganske i Strid med den af ham i Retten tidligere aflagte Ed. Den indeholdt nemlig en bestemt Paastand om, at Hullet var frembragt af Tømmermanden paa Rejsen fra New Orleans til Danmark. Den begyndte med den Udtalelse, at Kaptajn Milne, da han afgav Erklæringen af 26. Januar 1911 i Kjøbenhavn, ikke havde vidst, at Spygatsrøret var gennembrudt, men at han, da han fik Kendskab derom, havde spurgt Tømmermanden, og at denne havde tilstaaet, at han havde frembragt Hullet ved at forsøge at rense det med en Jernstang under Rejsen fra New Orleans til Danmark. Erklæringen gik derhos ud paa, at Kaptajnen netop i de Dage, hvor der havde været haardt Vejr, havde beordret Tømmermanden til at rense Bunkerrummet, efter at det var bleven tømt for Kul, og at det var under Udførelsen af denne Ordre, at Tømmermanden havde gennembrudt Røret med en Jernstang, som han benyttede til at rense med. Erklæringen fremsatte videre en Paastand, som yderligere skulde vise, at Hullet maatte være kommet efter Afrejsen fra New Orleans, nemlig den, at alle Skibets Rum blev vasket paa Vejen fra Bahia Blanca til New Orleans, og at Bunkerrummet i Broen blev vasket sidst, saaledes at man vilde have opdaget Hullet, hvis det da havde eksisteret, idet der da paany vilde være kommen Snavs ned i det i Forvejen rensede Underrum.

Rigtigheden af denne Kaptajn Milnes senere Erklæring, som ganske strider mod det tidligere fremkomne, er ikke søgt godtgjort ad anden Vej. Styrmand Kidd, der her i Retten havde beediget, at Bunkerrummet ikke blev vasket under Rejsen fra New Orleans til Danmark, er ikke afhørt senere, og Tømmermand George Lane, som havde beediget, at han aldrig har rensat Røret med en Jernstang, er heller ikke afhørt. Kaptajn Milne udtaler i sin Erklæring, at Tømmermanden nu var borte fra Skibet, og at han hverken kendte hans Navn eller Opholdssted.

Kaptajnens Udtalelse om, at han, da han fik Kendskab om Hullet, spurgte Tømmermanden, og at denne da gav den ovennævnte Tilstaaelse, synes at staa i skarp Modstrid med det Faktum, at Hullet opdagedes den 24. Januar 1911, og at Kaptajnen i tre Retsmøder den 27. og 28. Januar edelig fastholdt, at han ikke vidste noget om, hvordan Hullet var kommet.

Sagen maa være at afgøre i Overensstemmelse med Hæfter-Akten og engelsk Lov. Efter Hæfter-Akten kan Rederen ikke fraskrive sig det ham paahvilende Ansvar for, at Skibet er sødygtigt ved Rejsens Begyndelse, men paa den anden Side har Rederen intet Ansvar for Fejl ved Skibets Navigation eller Ledelse. Saaledes som disse Bestemmelser efter det Oplyste forstaaes af engelsk Retspraksis, synes der ikke at være Tvivl om, at Rederen i nærværende Tilfælde maa være ansvarlig, hvis Hullet havde været i Røret inden Afgangen fra New Orleans, men at det modsatte maatte være Tilfældet, hvis Hullet var fremkommet undervejs under Arbejdet for at skaffe Afløb fra Bunkerrummet. Efter Hullets Udseende maa der gaas ud fra som givet, at det er frembragt indvendig fra med et Instrument, og det kan næppe være sket uden, at den, der har gjort det, har mærket det. Efter de her aflagte Forklaringer er der ingen af den Del af Besætningen, som har været om Bord inden Afrejsen fra New Orleans, der vil indrømme at have gjort det. Er dette rigtigt, kan det kun være sket forinden Afgangen fra New Orleans enten ved Folk fra Land eller ved Matroser, der senere har forladt Skibet.

Efter det Foreliggende kan Retten ikke lægge nogen som helst Vægt paa Kaptajn Milnes Forklaringer og navnlig ikke paa Erklæringen fra Newport Mon, som han har afgivet efter, at de engelske Advokater havde givet deres Responsum, og som ganske strider ikke blot mod hans egen edelige Forklaring her i Retten, men ogsaa mod Tømmermandens og 1ste Styrmands.

Bortset fra de afgivne Forklaringer foreligger der intet, der kan oplyse Spørgsmaalet, om Hullet er fremkommet før eller efter Skibets Afrejse fra New Orleans. Paa den Omstændighed, at Skibet er besigtet i New

Orleans, kan der efter det oplyste ikke lægges særlig Vægt. At der ikke er mærket Vand i Lasten for den 10. Januar, er næppe noget Bevis for, at Hullet ikke kan have været til Stede allerede fra New Orleans. Ganske vist havde det efter Skibsdagbogen været haardt Vejr paa Størstedelen af Rejsen, og der maatte være kommen Vand ind langt tidligere. »Archbank« er imidlertid et ret stort Skib, og Spygatsrørets Aabning i Skibssiden ligger flere Fod over Vandfladen, ogsaa naar Skibet er fuldladet. Hullet i Spygatsrøret var noget over 1 Tomme langt, men paa sit bredeste kun  $\frac{3}{4}$  Tomme bredt. Det fandtes et godt Stykke inde i Røret, hvor dette bøjedes opefter. Det er derfor vanskeligt for Retten at have nogen Mening om, hvor meget Vand der kan komme ind i Lastrummet med hvert enkelt Bølgeslag. Lastrummet maa antages at have været delvis fyldt med amerikanske Træsorter, og delvis med Bomuldsfrøkager, og skønt der næppe er opsamlet store Kvantiteter Vand i disse Varer (Kagerne er af ret haard Konsistens), er det, da Vandet kun kan være kommet ind i smaa Kvantiteter ad Gangen, dog umuligt at sige, hvor meget Vand der kan være opsugt i Varerne og i Sækkene inden der samlede sig saa meget Vand i Rendestenen, at det kunde mærkes i Pejlrøret.

I det de her i Retten i Overværelse af Repræsentanter for alle Vedkommende aflagte edelige Forklaringer tyder paa, at Hullet har været til Stede inden Indladningen i New Orleans, i det Ladningsejerne ikke efter disse Forklaringer har haft Grund til, medens Skibet var her i Danmark, at skaffe nøjere Oplysninger i Sagen, og i det allerede af denne Grund enhver Usikkerhed om Skibets Sødygtighed ved Rejsens Begyndelse maa falde Rederne til Last, vil der være at give Dom efter Citanternes Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 400 Kr.

## Fragtmarkedet.

Vi omtalte i forrige Uge, at Østen, Sortehavet og La Plata viste bedre Tendens, og siden da er disse Markeder gaaet noget opad som Følge af Redernes faste Holdning og Vanskeligheden hos Befragterne ved at faa Tonnage. Vel var Begæret ikke særlig stort, men paa den anden Side blev Baade heller ikke rigeligt udbudt, og udvider Begæret sig blot lidt, vil Raterne sikkert stige yderligere. Fra Nordamerika effektueres der i Øjeblikket ikke mange Befragtninger. Trælastraterne fra Kanada viser Fremgang, og der vil sandsynligvis blive betalt endnu mere pr. Juli og August. Der er vedblivende ganske god Efterspørgsel for Tonnage paa Timecharter, hovedsagelig for nordamerikansk Regning, saavel for kortere Perioder som for flere Aar, men ogsaa til evropæisk Part er der en anseelig Mængde Ordre, særlig for prompt Levering. De bedste Markeder for Øjeblikket er dog Nord- og Østersøen samt Hvidehavet, som alle betaler meget høje Fragter for Tiden, og der synes at være al Udsigt til, at der forestaar en fin Sæson, navnlig hvis Skibene ikke kommer til at lide under Strejkeophold. Den engelske Strejke blev heldigvis til en Fiasko og er nu lokaliseret til London, og selv om Læglermændene snart genoplager Arbejdet, vil det dog vare et Stykke Tid, inden der atter indtræder normale Forhold, da der ligger en Masse Skibe ophobet paa Themsen, og deres Antal daglig forøges. Kulfragterne til Østersøen er meget faste og stedvis højere (f. Eks. er  $\frac{7}{8}$  betalt for c. 2,000 Tons Baade Forth/Kiel og kan gentages), til Middelhavet ligger de paa det nærmeste uforandret, og til River Plate er de c.  $\frac{1}{6}$  pr. Ton højere end for en Uge siden.

Østen. Erts Port Pirie/Antwerpen  $\frac{32}{100}$ , Annullering 15. Juli. Java/Marseille, U. K., Kontinentet eller

(Fortsættes Side 368.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evrops, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnener og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1392. Nat-Skydevejsler.** Farvand midlertidigt spærret. Svane-Grund. Samsø V. Kattedgat. Fra den 15de Juli 1912, begge Dage inklusive, afholdes efter Markeds frembrud Skydevejsler i Farvandet omkring Svane-Grund. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø.-V. gennem Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV-Spids, mod Ø. af en Linie i N.-S. gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved Grundens Ø-Side, mod S. af en Linie i Ø.-V. gennem Endelave N.-Punt, mod V. af en Linie fra Endelave N.-Punt til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV-Spids. Naar Skydningen finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod paa de anførte Tider at komme ind i nævnte Farvand. Svane-Grund: 55° 50' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd.

**1393. Vrag forges eftersegt.** Lysegrund NØ. Kattedgat. Vraget af Skonnerten »Anna Christine«, der var rapporteret sunket c. 6½ Sm NØ-lig for Lysegrund Fyr, er forges eftersegt. Lysegrund Fyr: 56° 18' 11" N. Br. 11° 47' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1319. Kjøbenhavn 1912.)

**1394. Vraglystønde udlagt.** Middelgrunds-Fort Fyr NØ. Sundet. En Galeas er sunket i 18 m Vand c. 4 Sm N. 45° Ø. fra Middelgrunds-Fort Fyr. 50 m NV. fra Vraget er udlagt en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn ½ Sek., Mørke 4½ Sek. Middelgrunds-Fort Fyr: 55° 43' 14" N. Br. 12° 40' 13" Ø. Lgd.

**1395. Vraglystønde udlagt.** Middelgrunds-Fort Fyr SSV. Sundet. En Kvaser er sunket i 6 m Vand 11. Kbl S. 20° V. fra Middelgrunds-Fort Fyr. Masterne er c. 1, m over Vandet. 70 m V. fra Vraget er udlagt en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Middelgrunds-Fort Fyr: 55° 43' 14" N. Br. 12° 40' 13" Ø. Lgd.

**1396. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1321.** Rødvig. Faxe-Bugt. Østersøen. Lanterneen, som er tændt paa den yderste Del af Forlængelsen af Rødvig Havns Ø.-Mole, er rød og ikke som angivet hvid. c. 55° 15' N. Br. 12° 23' Ø. Lgd.

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**1397. Drivende Flaade.** Østersøen. Den 31te Maj 1912 er en større drivende Flaade observeret paa 55° 39' N. Br. 16° 03' Ø. Lgd.

**1398. Grunde fundet.** Stockholm Skærgaard. Sverrig. A. Uden for Sandhamn er fundet følgende Dybder: 1) 6 m paa 59° 10' 13" N. Br. 19° 02' 05" Ø. Lgd. 2) 9, m paa 59° 14' 10" N. Br. 19° 00' 40" Ø. Lgd. 3) 6, m paa 59° 15' 18" N. Br. 19° 02' 38" Ø. Lgd. 4) 7 m paa 59° 15' 31" N. Br. 19° 02' 27" Ø. Lgd. 5) 8, m paa 59° 16' 48" N. Br. 18° 56' 45" Ø. Lgd. 6) 8, m paa 59° 16' 43" N. Br. 18° 56' 35" Ø. Lgd. 7) 7, m paa 59° 16' 10" N. Br. 18° 56' 15" Ø. Lgd. 8) 8, m paa 59° 16' 07" N. Br. 18° 55' 55" Ø. Lgd. 9) 5, m paa 59° 16' 04" N. Br. 18° 54' 30" Ø. Lgd.

B. Uden for Sandhamn er fundet mindre Vand paa følgende Grunde: 1) 7 m Grundens 59° 10' 14" N. Br. 19° 03' 30" Ø. Lgd., har kun 5, m Vand og ligger paa 59° 10' 10" N. Br. 19° 03' 20" Ø. Lgd. 2) 8, m Grundens 59° 15' 23" N. Br. 19° 00' 00" Ø. Lgd., har kun 8 m Vand. 3) 8, m Grundens 59° 15' 33" N. Br. 18° 59' 46" Ø. Lgd., har kun 8, m Vand. 4) 8 m Grundens 59° 16' 16" N. Br. 18° 58' 38" Ø. Lgd., har kun 7, m Vand.

#### VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**1393. Lystønde forandret.** Peixe Pao. Port Macain. Brasilien. Peixe Pao Lystønde viser nu rødt Et-Blink hver 5 Sek. 9° 41¼' S. Br. 35° 44' V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 539).

**1394. Fyr permanent.** Pao Fino Islet. Ilha Grande. Pao Fino Islet hvide Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 7½ Sek., er atter tændt og er nu permanent. 28° 05' 48" S. Br. 44° 07' 00" V. Lgd. (eng. Kort). Efter brasiliansk Opgivelse: 28° 05' S. Br. 44° 05' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1242. Kjøbenhavn 1912.)

**1395. Fyr tændt.** Porto Island. Alcatrazas Islands. Pao Porto Island er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Synsvidde: 15 Sm. 24° 06' 00" S. Br. 45° 40' 27" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 1465).

**1396. Fyr atter tændt.** Lago de Santos. Lago de Santos hvide Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 Sek., er atter tændt. 24° 19' S. Br. 46° 10' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2301. Kjøbenhavn 1911.)

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1397. Fyr forstærket.** Saint-Mandrier. Toulon. Frankrig. Saint-Mandrier forstærkede hvide Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek. er nu tændt, og det midlertidige, hvide, faste Fyr er slukket. 43° 05' 10" N. Br. 5° 56' 05" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 681. Kjøbenhavn 1912.)

**1398. Fyr tændt.** Marsala. Sicilien V.-Kyst. Paa Hovedet af Molen, som forlænges, i Marsala Havn, er tændt en rød Lanterne. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 2 Sm. Man skal holde mindst 100 m uden om Lanterneen. Marsala: 37° 47' N. Br. 12° 26' Ø. Lgd.

**1499. Lystønder udlagt.** Porto del Lido. Italien Ø.-Kyst. Paa Skyrbords Side (for Indgaende) af Løbet mellem Dæmningerne i Porto del Lido er udlagt 4 hvid og rød striebete Lystønder, der viser grønt Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3 Sek. Tønderne ligger henholdsvis c. 1120 m S. 88° Ø., c. 2140 m S. 80° Ø., c. 2825 m S. 78° Ø. og c. 3490 m S. 68° Ø. fra San Nicolò Semafør. Paa Bagbords Side af Løbet er udlagt 3 hvid og rød striebete Lystønder, der viser rødt Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3 Sek. Tønderne ligger henholdsvis c. 1040 m S. 78° Ø., c. 1930 m S. 69° Ø. og c. 2650 m S. 66½° Ø. fra San Nicolò Semafør. Paa Bagbords Side skal der udlægges en fjerde Lystønde. Semaførens: 45° 25' 57" N. Br. 12° 29' 34" Ø. Lgd.

**1400. Fyr forandret.** Portofese. Istrien. Østerrig-Ungarn. Havnefyret paa S. Bernardino Punt i Portofese er forandret til et grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 4 Sm. 45° 30' N. Br. 13° 34' Ø. Lgd.

**1401. Skar.** Sevastopol N. Sorte Hav. Rusland. N. for Sevastopol er der mellem Katscha Munding og Kap Margopulo fundet Sker med følgende Dybder: 1) 6, m i 9 à 11 m Vand, 780 m fra Kysten, 44° 45' 10" N. Br. 33° 32' 02" Ø. Lgd. 2) 8, m i 10 à 12 m Vand, 890 m fra Kysten, 44° 46' 24" N. Br. 33° 31' 45" Ø. Lgd. 3) 6, m i 9 à 11 m Vand, 750 m fra Kysten, 44° 46' 24" N. Br. 33° 31' 51" Ø. Lgd. 4) 5, m i 7½ à 9 m Vand, 680 m fra Kysten, 44° 46' 57" N. Br. 33° 31' 46" Ø. Lgd. 5) 8, m i 10 à 11 m Vand, 850 m fra Kysten, 44° 46' 58" N. Br. 33° 31' 38" Ø. Lgd. 6) 7, m i 9 à 11 m Vand, 940 m fra Kysten, 44° 46' 50" N. Br. 33° 31' 37" Ø. Lgd. 7) 9, m i 11½ à 13 m Vand, 1010 m fra Kysten, 44° 47' 15" N. Br. 33° 31' 28" Ø. Lgd. 8) 10, m i 13 à 14½ m Vand, 1500 m fra Kysten, 44° 47' 36" N. Br. 33° 31' 01" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1249. Kjøbenhavn 1912.)

**1402. Oplysning om Dybde og Afmærkning.** Mariupol. Taganrog Gulv. Azovske Hav. Kanalen som fører i N. 29° V. gennem Sintzova Dal til Mariupol dybe Havn, har indtil 6, m Sm fra Havneindløbet en Dybde af 7, m. Kanalen kan altid besjæles af Damperne med 7, m Dybgaaende og af Skibe, som slæbes af Ishryder IV, med 7, m Dybgaaende. Kanalen er 320 m bred ved Havneindløbet og 105 m bred ved Yderenden af Kanalen. Paa V.-Siden af Kanalen ligger 2 røde Lystønder (se »E. f. S.« Nr. 1201, 1912, Pkt. 2 og 3). Tønderne indtages aarlig den 14de November og udlægges atter senest 6 Dage efter Isens Bortgang. Mellem Lystønderne paa V.-Siden af Kanalen ligger røde Spidslønder med et Mellemrum af 1067 m (1 Werst), de er mærket med hvide Tal, der svarer til Afstanden i Werst fra Havneindløbet. I Løbet af Sommeren udlægges sorte Spidslønder ved Ø.-Siden af Kanalen, efterhaanden som de bliver færdige.

Den sorte Lystønde paa Ø.-Siden af Kanalen (se »E. f. S.« Nr. 477, 1912) er inddraget. Lys- og Klokkelønden, som er nævnt i »E. f. S.« Nr. 1201, 1912, Pkt. 1, ligger i Stedet for den tidligere Lystønde ud for Kalmius Munding, da Lystønden er drevet bort med Isen. c. 47° 05' N. Br. 37° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1201. Kjøbenhavn 1912.)

**1403. Grunde.** Zuzra Mezrata (Menelaus Island) SØ. Gulv af Bombah. Tripolis. En

C. Inden for Sandhamn er fundet følgende Dybdere: 1) 6<sup>r</sup> m paa 59° 17' 55" N. Br. 18° 54' 32" Ø. Lgd. 2) 7<sup>r</sup> m Vand paa 59° 18' 05" N. Br. 18° 52' 30" Ø. Lgd. 18° 21' 59" N. Br. 18° 44' 15" Ø. Lgd. 2) 7 m paa 59° 22' 18" N. Br. 18° 44' 05" Ø. Lgd. 3) 9 m paa 59° 22' 57" N. Br. 18° 40' 03" Ø. Lgd. 4) 8 m paa 59° 28' 10" N. Br. 18° 39' 19" Ø. Lgd. 5) 8 m paa 59° 22' 40" N. Br. 18° 35' 12" Ø. Lgd. 6) 9 m paa 59° 23' 42" N. Br. 18° 35' 18" Ø. Lgd. 7) 9 m paa 59° 24' 10" N. Br. 18° 35' 38" Ø. Lgd.

E. I Namund Fiard. Grønt Fiard og Ingarø Fiard er fundet følgende Dybdere: 1) 9 m paa 59° 12' 15" N. Br. 18° 36' 19" Ø. Lgd. 2) 8 m paa 59° 12' 33" N. Br. 18° 34' 28" Ø. Lgd. 3) 7 m paa 59° 12' 23" N. Br. 18° 34' 18" Ø. Lgd. 4) 4<sup>r</sup> m paa 59° 10' 12" N. Br. 18° 25' 22" Ø. Lgd. 5) 7 m paa 59° 12' 13" N. Br. 18° 25' 04" Ø. Lgd. 6) 4<sup>r</sup> m paa 59° 12' 13" N. Br. 18° 24' 52" Ø. Lgd. 7) 1<sup>r</sup> m paa 59° 12' 53" N. Br. 18° 27' 20" Ø. Lgd. 8) 6<sup>r</sup> m paa 59° 14' 15" N. Br. 18° 25' 22" Ø. Lgd.

F. Følgende Grunde har mindre Vand: 1) 5<sup>r</sup> m Grunden, 59° 12' 19" N. Br. 18° 34' 40" Ø. Lgd., har kun 4<sup>r</sup> m Vand. 2) 5 m Grunden, 59° 12' 09" N. Br. 18° 34' 40" Ø. Lgd., har kun 4<sup>r</sup> m Vand og strækker sig noget længere N. i end vist i svensk Kort Nr. 62. (Kort Nr. 205.)

1369. **Afmærkning, Finland.** Farvandet under Bergskär og Sidebyudd Lodstations samt Indløbet til Rahnja Lastehavn afmærkes sausnart Iseforholdene tillader det. Kronlods faas ved Stationerne Bergskär og Sidebyudd. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 1049. Kjøbenhavn 1912.)

1370. **Grund fundet, Søværke flyttet, Nygrund, Hølsingsfjords Distrikt, Finske Bugt.** En Grund med 7<sup>r</sup> m Vand er fundet e. 1<sup>r</sup> Kbl S. 26° V. fra 4<sup>r</sup> m Stedet paa Nygrund. Vagteren med den opadrendte rode kost S. for Nygrund er flyttet og staar nu e. 10 m S. fra 7<sup>r</sup> m Stedet, der ligger paa 60° 05' 30" N. Br. 24° 38' 50" Ø. Lgd. (dansk Kort). (Kort Nr. 155.)

1371. **»Workomatala» Fyrskib atter udlagt, Finske Bugt.** »Workomatala» Fyrskib er atter udlagt. 60° 16' 46" N. Br. 28° 46' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 29. Kjøbenhavn 1912.)

1372. **Lystønde midlertidig forandret, Malinfiart, Svinemunde, Tyskland.** Lystønden ved det N.-lige Indløb til Mellinfiart er den 1ste Juni d. A. for e. 6 Uger forandret til at vise hvidt, fast Lys. 53° 53' 30" N. Br. 14° 15' 43" Ø. Lgd.

1373. **Oplysning om Fyr, Sassiniz.** Det hvide, røde og grøne Fyr med En-Formørkelser paa Ø.-Molen ved Sassiniz Havn flyttes i Slutningen af Juni d. A. til de ny Molehoved. Fyret slukkes ikke under Forskjælingen, der sandsynligvis varer et Par Dage. Naar Fyret er flyttet, gives Tangesignalet, Et-Stød hver 10 Sek., fra Tårnet, 54° 30' 26" N. Br. 13° 38' 31" Ø. Lgd., i Stedet for fra Skuret. De 3 grønne Fyr (i samme lodrette Linie), der nu brenner paa Hovedet af den forlængede Ø.-Mole, slukkes, naar Fyret er flyttet.

1374. **Isignal-Station nedlagt, Marienleuchte.** Isignal-Stationen ved Marienleuchte Fyr er nedlagt. 54° 29' 34" N. Br. 11° 14' 1/2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160, 285 og 243. Danske Lods, Side 422.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

1375. **Søværker udlægges, Grishaldarne, Bohuslänsten, Sverrig.** Omtrunt den 1ste Juli 1912 udlægges efterrævnte 4 Tønder ved Grishaldarne paa Gransen mellem svensk og norsk Søterritorium: 1) G. B. 1 paa 58° 57', N. Br. 10° 57', Ø. Lgd. 2) G. B. 2 paa 58° 56', N. Br. 10° 55', Ø. Lgd. 3) G. B. 3 paa 58° 56', N. Br. 10° 52', Ø. Lgd. 4) G. B. 4 paa 58° 55', N. Br. 10° 50', Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1376. **Oplysning om Afmærkning, Storfluen, Tronhjemsløden, Norge.** Storfluen i Tronhjemsløden er nu afmærket med 2 jensstager, den ene paa det V.-lige 0,6 m Sted, den anden paa det SØ-lige 0,9 m Sted. e. 63° 33' N. Br. 9° 15' 1/2" Ø. Lgd.

1377. **Fyr atter tændt, Høverschlense, Tyskland.** Høverschlense Bagfyr er atter tændt. Fyret lysør fra S. 40° Ø. gennem S. V. og N. til N. 29° Ø. Flammens Højde: 21 m. Synsvideo: 9 Sm. Der er ikke Vægt ved Fyret. 54° 57' 18" N. Br. 8° 42' 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 601. Kjøbenhavn 1912.)

1378. **Fyrskib »Elbe» ombyttet, Elben.** Fyrskibet »Bürgermeister Kirchmann», som ligger paa Fyrskib »Elbe»'s Station, er nu ombyttet med Fyrskibet »Bürgermeister Oswald». Forstærkede Fyrskib skal gøre Tjeneste som Reserverfyrskib. 54° 00' N. Br. 8° 15', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 917. Kjøbenhavn 1912.)

1379. **»Bremen» Fyrskib atter udlagt, Weser.** »Bremen» Fyrskib er atter udlagt. 53° 49' N. Br. 8° 08', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1110. Kjøbenhavn 1912.)

1380. **Fyr permanent, Brinkmahol, Væser.** Det hvide, faste Fyr paa Fort Brinkmahol S.-lige Anlægshavn er slukket og Brinkmahol Fyr paa Wusler Vædt brenner nu permanent. Det viser hvidt Et-Blink hver 2 1/2 Sek. fra N. 48 1/2° V. til N. 38 3/4° V., hvidt fast Lys derfra til N. 37 1/2° V., hvidt To-Blink hver 7 1/2 Sek. derfra til N. 27° V.; det viser rødt, fast Lys fra S. 40° V. gennem V. til N. 80° V.; det viser hvidt, fast Lys fra S. 27° Ø. til S. 130 Ø. Flammens Højde: 20 m. Tangesignalet gives med Klokke, To-Slag hver 15 Sek. 53° 34' 57" N. Br. 8° 32' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1298. Kjøbenhavn 1912.)

1381. **»Genushank» Fyrskib atter udlagt, Jæde.** »Genushank» Fyrskib er atter udlagt. 53° 34' 34" N. Br. 8° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1173. Kjøbenhavn 1912.)

1382. **Tønde ombyttet med Lystønde, Schuitengat, Zeegat van Terschelling, Holland.** Spidstønde Nr. 3 i Schuitengat er ombyttet med en rød Lystønde Nr. 3. 53° 19' N. Br. 5° 10', Ø. Lgd.

1383. **Ledelyr tændt, Stijlkat, Zeegat van Goersee.** Det ny røde og hvide Fyr med En-Formørkelser hver 4<sup>r</sup> Sek., der staar e. 1000 m V. for Jæzen Bank, er tændt. Fyret, »Stijlkat», viser rødt Lys fra N. 43° V. gennem N. til N. 2° Ø. i øvrigt hvidt Lys. 51° 49' 38" N. Br. 3° 54' 53" Ø. Lgd. Jæzen Bank Fyr er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2897. Kjøbenhavn 1911.)

## IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1384. **Fyr forandres, Sgeitran Dubha, Kerrera Sound, Skotland.** Omtrunt den 1ste Juli 1912 forandres Sgeitran Dubha hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 Sek. I øvrigt uforandret. 56° 22' 3/4" N. Br. 5° 32' 1/2" V. Lgd.

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1385. **Retteelse til »E. i. S.» Nr. 1285.** Monte Ventoso. Spanien N.-Kyst. Monte Ventoso Semaforstation ligger e. 1 1/2 Sm NØ t. Ø. fra Prioriño Fyr. 43° 28' 3/4" N. Br. 8° 19' V. Lgd.

1386. **Fyr forandres, Mainadieu, Sotari Island, Føge Breton Island Ø.-Kyst.** Den 1ste Juli 1912 forandres Mainadieu Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 4 Sek. Synsvideo: 15 Sm. 46° 00' 30" N. Br. 59° 47' 30" V. Lgd.

1387. **Fyr forandres, Gros Island, Nova Scotia S.-Kyst.** I Sommeren 1912 forandres Gros Island Fyr til et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 30 Sek., Lys 18 Sek., Mørke 3 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 3 Sek. 44° 18' 43" N. Br. 64° 09' 57" V. Lgd.

1388. **Klokketønde flyttes, Sorrento Harbor, Frenchman Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrunt den 1ste Juli 1912 flyttes Klokketønden ved Indløbet til Sorrento Harbor e. 1/2 Sm S. i og skal ligge N. 3 1/2° Ø. fra Sheep Porcupine Island venstre Kant og S. 72° Ø. fra Crabtree Ledge Fyr. 44° 27' 53" N. Br. 68° 11' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1766. Kjøbenhavn 1911.)

1389. **Klokketønde udlagt, York River Harbor, Maine.** Ved Indløbet til York River Harbor er udlagt en lodret stribet Klokketønde, S. 24 1/2° V. fra Cape Neddick Fyr og S. 78 1/2° Ø. fra Staro Neck høje Kant. 43° 07' 43" N. Br. 70° 36' 54" V. Lgd.

1390. **Tønder udlagt, The Thimbles, Long Island Sound.** Ved The Thimbles er udlagt følgende Tønder: 1) Old Cobble Roek Tønde 2 i e. 4<sup>r</sup> m Vand, S. 46 1/2° V. fra Howley Point høje Kant og S. 41° Ø. fra Pot Island. 2) Three-Foot Spot vandret stribe Tønde 1 e. 2<sup>r</sup> m Vand, N. 76° V. fra Kanten af Joshua Point og N. 44° Ø. fra Wayland Island venstre Kant. 3) Three-Foot Patch Tønde 4 i e. 4 m Vand, N. 72 1/2° V. fra Bear Island høje Kant og N. 130 Ø. fra Davis Island venstre Kant. 4) East Crub vandret stribe Tønde 1 e. 2<sup>r</sup> m Vand, N. 70° V. fra Wayland Island venstre Kant og N. 85° Ø. fra Pot Island høje Kant. 41° 13' N. Br. 72° 47' V. Lgd.

1391. **Tønde inddræget, Stony Point, Delaware River, Stony Point Upper Tønde 18 C** er permanent inddræget. 39° 27' 20" N. Br. 75° 33' 00" V. Lgd.

## VI. Vestindien, Meksikanske Bugt, Karabiske Hav.

1392. **Oplysning om Fyr, St. Andrews Bay, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika.** St. Andrews Bay indre Forfyr er tændt. Fyret er aberortet og lysør kun i Fyrtilens Retning. 30° 05' 15" N. Br. 85° 36' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1241. Kjøbenhavn 1912.)

Grund med 6,4 m Vand er fundet 0,6 Sm S. 43° Ø. fra SV.-Enden af Zuzra Mezrata og en Grund med 11 m Vand 1,7 Sm S. 25° Ø. fra samme Punkt. Zuzra Mezrata: 32° 23' N. Br. 23° 08' Ø. Lgd.

**1404. Fyr forandret.** Tripolis. Det røde, faste Fyr paa Castello del Pacla i den SØ-lige Del af Tripolis By er forandret til et rødt Fyr med Eu-Formørkelsler hver 10 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 4 Sek. Tripolis: 32° 54' N. Br. 13° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 826. Kjøbenhavn 1912.

**IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.**

**1405. Vrag borttaget.** East London Roadstead. Cape of Good Hope. Afrika. Vraget af Barken »Radiant«, 8, Kbl N. 73° Ø. fra Castle Point Fyr, er borttaget. Castle Point: 33° 01' S. Br. 27° 55' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 622. Kjøbenhavn 1911.)

**X. Asiens Ø-Kyst med Japan.**

**1406. Fyr tændt.** Elgar. China. Paa den Ø-lige Top af Øen Elgar er tændt et hvidt Lyfyr, der viser Tre-Lyn hver 20 Sek. Flammens Højde: 63 m. Synsvide: 20 Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt, men fra S. 39° V. gennem V. til N. 68° V. gaar det i Skjul af der. 30° 26' 00" N. Br. 122° 31' 20" Ø. Lgd.

**1407. Fyr forandret.** Hoku Choshicho (North Watcher). Korea (Chosen) V.-Kyst. Hoku Choshicho hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. 37° 20' N. Br. 126° 29' Ø. Lgd.

**1408. Fyr tændt og Taagsignal-Station oprettet.** Guerin Island. Conference Group. Korea (Chosen) V.-Kyst. Paa NV.-Enden af Guerin Island er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 20 Sek. Fyret lyser fra S. 19° Ø. gennem S. V. og N. til N. 45° Ø. Flammens Højde: 59 m. Synsvide: 20 Sm. Taagsignal gives med en Stiene, der giver Et-Stad hver 43 Sek., Stad 5 Sek., Pause 40 Sek. 36° 07' 34" N. Br. 125° 58' 10" Ø. Lgd.

**1409. Fyr tændt.** Mokuho Harbour. Korea (Chosen) V.-Kyst. Paa den lille, 13 m (42 foot) høje Øe uden Navn, paa S.-Siden af Mokuho Harbour, er tændt et Blinkfyr, der viser 3 Blink hver 15 Sek., nemlig 2 hvide Blink og 1 rødt Blink. Fyret lyser fra S. 12½° V. til S. 37½° V. og fra N. 58° V. gennem N. til N. 77½° Ø. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 14 Sm. 34° 46' 14" N. Br. 126° 23' 46" Ø. Lgd.

**1410. Fyr tændt.** Sam Chon Ri. Korea (Chosen) S.-Kyst. Paa Skæret, der falder tørt, ved Sam Chon Ri er tændt et ubevogtet, hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 8 Sm. 34° 55' 33" N. Br. 128° 03' 10" Ø. Lgd.

**1411. Tønde udlagt.** So-6 Wan. Formosa Ø.-Kyst. Japan. En sort Spidsstønde er udlagt paa Kbl S. 76° V. fra Pakuhon 0 Auson trigon. Stat. og S. 11½° Ø. fra Saupia trigon. Stat. Pakuhon 0 Auson trigon. Stat.: 24° 36' N. Br. 121° 52½' Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

**1412. Karantænestemmelser.** Belgien. — Provinzen Adana er erklæret kolerasmittet. Spania. — Port Said er erklæret for smittet af Dydpeest.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Juni 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —109	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109
Norden	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —110	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
København			
Carl	111 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog	107 —106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —96	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
Urania	35 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35	35 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union			
Dampsk. af 1896	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Højmdal	111	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112
Østasiatiske		129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen			
Nordsøen	17	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	17
Gorm	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Inga			
Cimbria	102 —102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	19 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19	20
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		57 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	58
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask. Komp.			
<b>Stats- og Krediforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.		89	90
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 2. Serie.	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1.		96	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf.		89	91
4% — — — 2.		93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk.		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% Østift. Kreditf.		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			149 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	150 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110
Landmandsbank	137 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		137 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	137 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank	139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	140
Grundejerbank	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain	108 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk.	99 —99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.			272 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	273 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Byggeri Aktier	202 — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		201 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	201 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurs d. 19. Juni 1912.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.20	18.16
Paris	72.20	
Amsterdam	150.75	
Wien	75.46	

Notering paa Berlins Børs d. 19. Juni 1912.	
Russiske Noter	215.25
4% Russiske Consols	90.50
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit	88.50
5% Mexikanske 1899	99.60
5% Rumænske Stats	101.40
4% — — 1890	95.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 120,000, „Danmark“ 164,000, „Norden“ 212,000, „Carl“ 44,000, „Dannebrog“ 80,000, „Skjold“ 124,000, „Urania“ 124,000, „Dampskib. af 1896“ 40,000, „Heimdal“ 32,000, „Gorm“ 56,000, „Neptun“ 100,000, „Dansk-russisk“ 92,000, „Østasiatisk“ 108,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 18. Ved Stranden.

Slaterne 33/6 for Sukker i Sække, 2/6 ekstra for Sukker i Kurve, Juli. Ris Saigon/Nantes 33/6. 28. Juni—10. Juli. Kalkutta/Bristol Kanalen 26/6 Dødvægtbasis. »net terms«. Juli. U. K./Antwerpen/Holland 26/6 én Havn. 27/3 to Havne. »net terms«. Juli—August. Kurrachee fragtede livligt, og der sluttedes sidst til U. K. eller Kontinentet (p. p.) 20/. London 20/6. Frankrig 21/6. minus 2 pCl. 1.—20. Juli. En 9.000 Tons Baad pr. Juli sluttedes Kurrachee/Mersey 19/ »net terms«.

Sørtehavet etc. Erts Poli/Rotterdam 11/ à 11 1/2. prompt. Antwerpen 11/9. Ladedato 1. Juli. Oljekager Novorossisk/Theodosia/Horli eller Skadowsk/Danmark basis 13/3 én Lossehavn, Juni Lastning. Kherson og Nikolajeff/Marseille Fres. 12, Juni. Korn Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 10/. option Lastning Donauen 1/ ekstra. N. C. eller »any« 10/6, Hamburg 11/. Lissabon 10/6. Azow/Vestitalien eller Marseille Fres. 12.25, Rotterdam 10/7 1/2. prompt. —

Middelhavet. En 5.000 Tons Baad sluttedes Sicilien (tre Pladser)/Hamburg, Lumpsum £ 2.300, 14 w. w. Dage til Lastning, Juni. Svovl og blandet Last Sicilien og Oran/Petersborg, Lumpsum basis 15/ pr. Ton (2.400). Erts Sagunto/Emden 8/9 f. l., prompt. Karthage/Middlesbro 7/1 1/2 f. d., Juli, Rotterdam 8/6 f. l., option Porman Lastning til samme Rate. Annullering 20. Juli, Emden 8/9 f. l., Juni. Hornillo Bay/Glasgow 7/3 f. l., Sfax/Silloth 9/6 f. d., Juni. Bilbao/Vest Hartlepool 6/ (500—500). Middlesbro 5/7 1/2, Rotterdam 5/9, alt pr. prompt. —

Nordamerika. Petroleum New York/Konstantinopel/Varna/Bourgas 23 C., ult. Juli. Brasilien 28 C., pr. August. Planker Campbellton N. B./Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (p. p.) c. 50/ pr. Juni/Juli. Miramichi/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (Preston ekskl.) 55/. Manchester direkt 55/. Juni. Tømmer Mobile og Pensacola/Rotterdam eller Antwerpen 100/ 1.—25. August, Mobile/Algier 125/. Juli. Pensacola/Lissabon og St. Nazaire 112/6, Greenock 97/6. pr. Juli. —

Sydamerika. Fra Buenos Aires er betalt til U. K. eller Kontinentet 18/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), 10. Juli—10. August, fra San Lorenzo Grænsen 21/6 pr. Juni, 20/ pr. Juli, 20/ à 20/6 pr. August. Til Danmark betalles 22/6 pr. prompt. —

Østersøen. Korn Petersborg er højere, og der noteres nu Rotterdam 1/3 3/4, Antwerpen 1/6 Hvedebasis. For Pulpwood hydes c. Mk. 25 til Rotterdam og for Kortprops til Østkyst Kulhavn 33/. Fra Riga er Fragterne højere paa Basis af 28/ for D. B. 1/4 à 1/2 Boards til London, Hull, Grimsby, Fres. 36/37 Antwerpen eller Ghent, c. 40 Rouen, 50 Bordeaux. Hfl. 15 god hollandsk Havn. For Korn fra Libau eller Windau er betalt indtil 1/2 Havrebasis Rotterdam, 1/3 à 1/4 1/2 Antwerpen, 2/ Englands Vestkyst. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til Hull og Mk. 10 pr. 1.000 Kilos Hvede blev betalt til Rouen. Træfragterne fra Botten er meget faste. For D. B. B. fra Nordfinland til Holland noteres Hfl. 20 à 22 pr. Std. og for Kortprops til Englands Østkyst c. 36/. Vestkysten 45/, proportionelt mindre fra de sydligere Pladser. —

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth betalles 6/1 1/2 à 6/3 Kronstadt, 6/ Fairwater (1.600), 5/9 Pillau (1.700 med 400 Tons Losning), 5/6 Königsberg (1.800), 6/3 Randers (1.500), 5/6 Aalborg (1.800), 6/3 (1.400), 11/3 Genua (5.400), 11/4 1/2 (3.800), 12/ (3.000), 10/6 Port Said (6.800), 11/3 Alexandria (4.400), 10/6 Las Palmas (3.100). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: 7/ Petersborg med 200 Tons Losning, 7/3 500 Tons Losning. (1.950), 7/6 à 7/9 Kronstadt (2.700), 7/3 Reval, 550 Tons Losning, 7/6 hvis 200 Tons Losning (2.200), 7/6 Libau (3.500), 7/6 Stockholm (1.400), 11/3 à 11/6 Genua, 11/9 à 12/ Venedig, 10/ Port Said, 20/ à 20/6 River Plate (5.000—6.000), 21/ Bahia Blanca (8.000). —

## Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i April Maaned d. A. anmeldt følgende Havarier og Totalforlis: Sejlskibe: 8 amerikanske, 8 britiske, 1 dansk, 5 franske, 3 tyske, 4 italienske, 3 norske, 1 portugisisk, 2 russiske, 6 svenske, ialt 41. Dampskibe: 2 amerikanske, 1 argentinsk, 1 belgisk, 1 brasiliansk, 14 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 3 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 1 japansk, 4 norske, 2 russiske, 1 spansk, 2 svenske, 1 tyrkisk, ialt 38.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 17, Kollision 3, forladt 3, kondemneret og ophugget 6, konverteret til Lægtre 8, savnet 4, ialt 41. Dampskibe: Stranding 10, Kollision 4, beskadiget af Ild 3, krenret 1, ophugget 9, konverteret til Lægtre 2, savnet 9, ialt 38.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Henry« af Marstal, der maaler 97 Netto Reg.-Tons, tilhørende Skibsfører C. Bager, er i Folge »Æro Avis« den 17. ds. solgt til Mæglerfirmaet Herman C. Boye & Co. m. fl. for en Købesum af 8,500 Kr. samt Aktieretten i Soassurancesforeningen Æro. Den bestyrende Reder bliver Mægler Erik B. Kromann og Foreren Kaptajn Jensen, Marstal Landsogn.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Königsberg 18/6. — Alexandra, Nielsen, ank. Smyrna 19/6. — Algarve, Borries, ank. Skellefteå 16/6. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Petersborg 19/6. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. London 19/6. til Havre. — Antwerpen, Madsen, afg. Ky- massi 13/6. til Marseille. — Arkansas, Petersen, pass. Dunmell Head 15/6. for Boston. — Arno, Fischer, pass. Dartmouth 18/6. — Aurora, Gommesen, ank. Petersborg 14/6. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 17/6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Tarrago- na 18/6. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 19/6. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Königsberg 19/6. — Dag- mar, Bugvad, afg. Antwerpen 19/6. — Esbjerg, Struве, ank. hertil 17/6. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 17/6. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 14/6. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 19/6. — Hengest, Munck, afg. herfra 18/6. — Hjeltn, Henriksen, afg. herfra 19/6. — I. C. Jacobsen, Peter- sen, afg. Neapel 19/6. — Jolantha, Rasmussen, afg. Petersborg 19/6. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 19/6. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 18/6. — Kiew, Jørgensen, ank. Riga 17/6. — Kursk, Wieneke, ank. Antwerpen 19/6. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 16/6. — Louise, Larsen, ank. London 17/6. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 4/6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 4/6. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 13/6. — Morsø, Nellemann, ank. hertil 18/6. — Moskov, Jon- Jønsen, ank. Antwerpen 14/6. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Petersborg 15/6. — Nordjylland, Soberg, ank. Petersborg 18/6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 19/6. — Odessa pass. Holtenau 18/6. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 18/6. — Oscar II, Hempel, ank. New York 12/6. — Pennsylvania,

Lissner, ank. hertil 13./6. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 17./6. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 13./6. — Saga, Hansen, ank. Königsberg 20./6. — Saratov ank. Libau 14./6. — Saxo, Müller, ank. Libau 15./6. — Seine, Le Dizes, afg. herfra 19./6. — Texas, Clauson Kuas, ank. Buenos Aires 22./5. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 18./6. — Tiber, Bech, ank. Lissabon 19./6. — Tomsk, Wiberg, afg. Antwerpen 19./6. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 16./6. — United States, Gottsche, afg. Kristiansand 15./6. — Viking, Meyer, ank. Petersborg 16./6. — Tyr, Thaning, ank. Windau 20./6.

**C. K. Hansen.** Aggersborg pass. Kjøbenhavn 17./6. — Amalienborg pass. Hønningsvåg 16./6. — Anna Mærsk afg. Zaandam 15./6. — Brattingsborg afg. Rosario 16./6. — Borglum afg. Gullport 24./5. — Chassie Mærsk afg. Gijon 15./6. — Dansborg pass. Kjøbenhavn 12./6. — Elshorg pass. Gibraltar 15./6. — Esrom pass. Gibraltar 9./6. — Flynderborg afg. Brake 16./6. — Fredensborg afg. Huelva 9./6. — Frederiksborg afg. Aarhus 13./6. — Guldborg afg. Newport Mon 10./6. — Gurte ank. Kristinestad 16./6. — Hammershus pass. Norfolk 2./6. — Harrildsborg ank. Grangemouth 13./6. — Hundborg ank. Ghent 13./6. — Høneborg afg. Cardiff 13./6. — Jelling afg. Mobile 5./6. — Jomsborg afg. Archangel 16./6. — Jungshoved ank. Rotterdam 7./6. — Jægersborg afg. Huelva 15./6. — Kallundborg ank. Archangel 7./6. — Kalø ank. Huelva 10./6. — Klampenborg ank. Malmö 13./6. — Kronborg ank. Las Palmas 16./6. — Lejre ank. Huelva 11./6. — Lilleborg ank. Kronstadt 14./6. — Marselisborg afg. Archangel 16./6. — Næsborg ank. Petersborg 14./6. — Peter Mærsk afg. Blyth 14./6. — Randelsborg ank. London 7./6. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 15./6. — Silkeborg ank. Stettin 7./6. — Skanderborg ank. Kjøbenhavn 15./6. — Skjoldborg ank. Acton Grange 11./6. — Skodsborg ank. Petersborg 16./6. — Spigerborg afg. Kristinestad 16./6. — Stegelborg ank. Kjøbenhavn 14./6. — Stjerneborg afg. Garston 14./6. — Søborg pass. Sydney N. S. 12./6. — Taarborg afg. Blyth 12./6. — Tuborg ank. Marseille 15./6. — Ulshorg ank. Sunderland 17./6. — Uranienborg afg. Newport Mon 13./6. — Visborg pass. Kjøbenhavn 16./6. — Vordingborg afg. Grangemouth 16./6. — Ørkild pass. Port Said 11./6.

**Vesterhavet.** Nancy, Mikkelsen, afg. Esbjerg 18./6. til Grimsby. — Nexos, Sørensen, pass. Helsingør 18./6. for Königsberg. — Stella, Basse, pass. l'Ouessant 18./6. for Barcelona. — Laura, Lund, ank. Cardiff 18./6. — Nautik, N. Nielsen, ank. Mazarroa 17./6. — Nerma, Degn, pass. Hirtshals 16./6. for Ipswich. — Nora, Lauritsen, ank. Wasa 16./6. — Dagmar, Skou, pass. Frederikshavn 17./6. for Casablanca. — Cito, Jepsen, ank. Esbjerg 16./6. — Rigmor, Uldal, ank. Hudiksvall 15./6. — Inger, Schiff, ank. Kjøbenhavn 15./6. — Nordsoen, Gram, afg. Hernösand 15./6. til Palma. — Ellen, A. Hansen, ank. Stettin 16./6. — Ulla, P. M. Hansen, ank. Seaham 16./6.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 17./6. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 17./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 14./6. — Ru'ss, Petersen, afg. Las Palmas 16./6. til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 18./6. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Frederikstad 14./6. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Oscarhamn 16./6. til Houkipudas. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Vincent 15./6. til Helsingborg. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Santa Fe 12./6. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Belfast 19./6. — Næwa, Dahl, ank. Londonderry 14./6.

**Det asiatiske Kompagni.** Bintang ank. Bangkok 16./6. for udg. — Samui ank. Bangkok 8./6. for udg. — Bandou pass. Gibraltar 16./6. for hjemg. — Pangan afg. Singapore 15./6. for udg. — Esrom ank. London 17./6. for hjemg. — Ørkild pass. Suez 12./6. for udg. — Arabien ank. Kalkutta 12./6. for hjemg. — Siam afg. Singapore 12./6. for udg. — Tranquebar ank. Rotterdam 18./6. for udg. — Estonia pass. Vlieringen 8./6. for udg. — Chumpon afg. Sundsvall 17./6. for udg. — Cathay afg. Delagou Bay 11./6. for hjemg. — Indien afg. Sabang 15./6. for hjemg. — Kina afg. Antwerpen 14./6. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 16./6. for udg. — St. Croix ank. Rotterdam 17./6. for udg. — St. Jan afg. St. Thomas 14./6. for hjemg.

**Dania.** Ely, Mejuertz, pass. Newcastle 18./6. for Archangel. — Nelly, Clausen, afg. Rouen 18./6. til Stettin. — Fanny, Erikson, pass. Brunsbüttel 19./6. for Amsterdam. — Lilly, Nielsen, ank. Palma 19./6. — Alexy, Sørensen, ank. Dahlsbæk 19./6. — Dagny, Bang, pass. Holtenau 18./6. for Stettin. — Mary, Clausen, pass. Helsingør 16./6. for Jacobstad.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Bona 18./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Penarth 19./6. — Svend, Schmidt, afg. Swansea 18./6. — Urania, Clausen, afg. Hull 18./6.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Uleåborg 18./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Reval 18./6. — Holland, Poulsen, pass. Kjøbenhavn 20./6. — England, Andersen, afg. Kjøbenhavn 19./6. — Rusland, Bennetsen, pass. Kjøbenhavn 18./6.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, afg. Blyth 19./6.

**Frø.** Ansta, Bagger, ank. Rotterdam 17./6. — Freja, Nielsen, afg. Räsö 15./6. — Vera, Thing, afg. Burntisland 19./6.

**Form.** Sara, Jensen, afg. Spjatsund 11./6. — Helene, Sørensen, ank. Reval 13./6. — Sjøvland, Svarrer, ank. Antwerpen 13./6. — Agnete, Dam, afg. Antwerpen 18./6. — Hermiu, Farup, ank. Kolding 16./6. — Alice, Jørgensen, afg. Leith 18./6.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Sarpsborg 17./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Blyth 15./6. — Valborg, Hansen, afg. Pernau 17./6. — Estrid, Hansen, afg. Reval 13./6. — Gunhild, Hansen, ank. Rendsborg 15./6.

**Heimdæl.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Sousse 19./6. — Martha, Christensen, ank. Neder Kalix 14./6. — Therese, Pedersen, ank. Kristiansund N. 16./6. — Harriet, Larsen, afg. Sunderland 10./6. — Dagny, Therkildsen, ank. Tynen 20./6. — Simou, ank. Suudsvall 16./6. — Jeanne, Olsen, ank. Cagliari 13./6. — Vera, Larsen, ank. Stettin 18./6. — Daisy, Jørgensen, ank. Malmö 18./6. — Annine, Leth, ank. Archangel 9./6. — Kamma, Løffer, afg. Grangemouth 20./6.

**Vulcan.** Vulcan, Hogstedt, afg. Leith 18./6. til Swinemünde. — London, Bom, pass. Skagen 19./6. — Paris, Tholander, ank. Brahestad 4./6. — Bryssel, Kaas, ank. Kronstadt 18./6.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Catania 16./6. til Hamburg. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Sarpsborg 14./6. — Roma, v. Thun, afg. Kjøbenhavn 18./6. til Kemi.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 19./6. — Skinfax, Faber, ank. Rotterdam 15./6. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 19./6.

**Rossia.** Generalkonsul Elisejeff ank. Ghent 18./6.

**Thura.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Ghent 14./6.

**Æra.** Enighed, Jensen, ank. Kotka 16./6. — Emanuel, Svane, ank. Hangö 17./6.

## Sejlskibe.

**Renne.** Argus, Holm, ank. Karlskrona 10./6. — Amalie, Andersen, ank. Præsto 9./6. — Nestved ank. Oscarshavn 9./6. — Væset, Kofod, ank. Riga 10./6. — Louise ank. Wiborg 9./6. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Helsingborg 9./6. — Marie, Sejer, afg. Rio Grande 12./6. til Liverpool. — Kastor, Møller, ank. Kalmur 13./6. — Proven, Olsen, ank. Arnis 14./6. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 14./6.

**Svendborg.** Carl, Clemmensen, ank. Wismar 12./6. — Lindhardt, Madsen, ank. Kings Lynn 13./6. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Limhamn 12./6. — Marie, Nielsen, ank. San Valery en caux 13./6. — Jason, Hansen, ank. Blyth 13./6. — Fylla, Rasmussen, ank. Courselles 13./6. — Urunia, Jensen, ank. Umeå 13./6. — Koncordia, Henriksou, ank. Kerteminde 13./6. — Elise, Andreasen, ank. Rochester 14./6. — Fulvia, Petersen, ank. Geestemünde 15./6. — Hans Emil, Skov, ank. Wiborg 15./6. — Leif, Andersen, ank. Par 15./6. — Kruse, Petersen, ank. Fowey 17./6. — Urda, Skov, ank. Libau 17./6. — Severine, Hansen, ank. Pillau 17./6. — Pampa, Jensen, ank. Norrköping 17./6. — Capella, Hansen, ank. Dragor 15./6. — Standaard, Rasmussen, ank. Kotka 17./6. — Olga, Rasmussen, ank. Helsingfors 17./6. — Laurits, Dam, ank. Kotka 17./6. — Martin Nissson, Petersen, ank. Raumo 18./6. — Norden, Andersen, ank. Archangel 17./6. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Norrköping 19./6. — Emanuel, Bentzen, ank. Ekenæs 18./6. — Delos, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 19./6. — Heimdæl, Rasmussen, ank. Raumo 18./6. — Agnes, Nielsen, ank. Drøbak 18./6.

**Æra.** Yrsa er den 7./6. prajet paa 37° N. Br. 12° V. Lgd. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Pillau 17./6. — Kianna, Christensen, ank. Brevik 15./6. — Acacia, Jensen, ank. Slite 15./6. — Malfridus, Hansen, ank. Odense 15./6. — Adjutor, Koek, ank. Libau 16./6. — Ariel, Christensen, ank. Brevik 17./6. — Svip, Jensen, ank. Pillau 17./6. — Kristiane Petersen, ank. Nykjøbing 17./6. — Alfa, Madsen, afg. Hamburg 17./6. til Göteborg. — Vera, Thjellesen, ank. Langøre 17./6. — Thor, Petersen, pass. Dungeness 12./6. for Maracailho. — Rolf pass. Beachy Head 14./6. for Bahia Blanca. — Signe, Hansen, ank. Assens 16./6. — Minda, Rasmussen, ank. Swinemünde 17./6. — Christian, Nielsen, ank. Haderslev 15./6. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 17./6. — A. H. Friis, Hansen, ank. Wiborg 18./6. — Thyra, Hansen, ank. Hernösand 18./6. — Emilie, Hansen, ank. Kalmur 18./6. — Kirstine, Rasmussen, ank. Frederikshavn 16./6. — Sostrene, Christensen, ank. Stockholm 17./6. — Lorenz, Levinson, ank. Frederikshavn 17./6. — Arken, Andersen, ank. Solvesborg 17./6. — Mathilde, Hansen, ank. Libau 18./6.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Juni 1912. — Sø- og Handelsretsdom. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

**John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreæklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
( 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

### Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderoiler.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laestpladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Sofortanfaldning.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BARET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibefart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarant, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibefart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)



# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 25. Juni 1912

19. Aarg.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSERB“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

### Hans Smith.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.  
1867.

### Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.  
1867.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse

af Mr. Thomas Walton's Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de søfartslige Foreningers Lokaler og hos Blankensletters Eftf.,  
Nr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Nic. Heimbürger  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



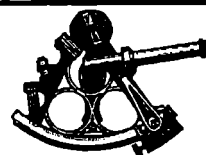
### I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr.  
**Preisler**  
Kjobmagergade 13.

## Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørgeres.

## De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Proviensbyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

## „Bombebøssen“.

Af Hensyn til de mange gamle Ansøgninger, som fore-  
findes angaaende Friboliger for gamle Sømand med Hustruer  
i Stiftelsen samt om Legater, der bestyres af Direktionen for  
Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“, finder man sig nødsaget  
til at bekendtgøre følgende:

Alle Ansøgninger, der ere daterede **førend den 1.  
Januar 1909**, anses for ugyldige og man, hvis vedkom-  
mende Ansøger fremdeles ønsker at blive taget i Betragtning,  
fornyes **inden den 1. Oktober d. A.**, efter hvilken  
Dag der intet Hensyn tages til Ansøgninger, som er daterede  
førend den 1. Januar 1909.

Blanketter til Ansøgninger kan erholdes hos Stiftelsen  
„Bombebøssen“'s Inspektør, **Kapt. C. W. Sæby**, Over-  
gaden o. V. 48, Kjøbenhavn C.

Kjøbenhavn i Juni 1912.

Direktionen.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe  
paa favorable Vilkaar

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46. 2. Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.**

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.  
samtUddrag af den ældre Lovgivning,  
indeholdende bl. a.:Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskriter for Tilsynet  
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskriter for Tilsynet  
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910.Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede  
Synsmænd af 28. Februar 1910.Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd  
og Stedfortrædere.Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875  
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-  
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

**Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.**

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte  
Synsmænd og Stedfortrædere.**Pris: Indbundet 35 Øre**skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)  
samt Svarporto vedlægges.**Nærum  
Kostskole.**Indmeldelser modtages til  
Forberedelses- og Mellem-  
skoleklasserne; 1 Gymnasie-  
klasse nyspr. og mat. og 2  
Gymn.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverandør til D. F. O. S.

**C. Ring Andersen**

Joh. P. Brandts Egn.

**SKIBSHANDEL**

Svendborg.

Ekstra prima amerikansk

**Bomuldsdug**

faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
NyBøtergade 2. Kuh. K. Tel. 3662.**Remingtons**Factura- og Bogholderimaskine  
skriver, adderer og subtrahere  
L. Kristensen, 27, Vestergade.**S. Sørensen & Søn**Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborganbefaler sig med alt til Faget henbørende  
Reel og billig Beføjning garanteres.**Berg & Larsen**forhen Martin Nisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hampfougværk  
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**Bjorch-Jensen & Co.**Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.  
Telefon 7262.

Internationale Agentur for

Nybygninger

Køb og Salg af

**Julius Ott****Skibe**

HAMBURG Georgspl. 10.

**Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat**Patent  
for Røg- og Vandrørskedler.1 Mand reuser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fraKvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**i Kjøbenhavn  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i  
de fleste Provinshyer.Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr.  
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

## Dieselmotorskibet „Fionia“.

Motorskibet »Fionia«, der er bygget for Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagnis Regning paa Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen, afholdt Torsdag den 20. ds. en Provetur i Øresund. Mellem Kl. 10 og 11 Fm. samledes henvend et Par Hundrede indbudte Gæster om Bord i det smukke Skib, der laa fortojet ved Yderenden af Frihavns Østmole. Vejret saa paa denne Tid yderst graat og truende ud, og næppe var Fortøjningerne kastet los omtrent Kl. 10 $\frac{3}{4}$  for en meget stærk Regnbyge brød løs. Det store Skib, der er Søsterskib til det nu verdenskendte »Selandia«, og i alle Enkeltheder er en nøjagtig Kopi af dette, gled jævnt og stød ud gennem Yderhavnen og satte Kurs Syd efter ned gennem Hollænderdybet. Efter at have passeret dette foretoges forskellige Manovre, hvorefter Kursen sattes mod Nord tæt forbi Middelgrundsfortet. Regnen var nu hort op, og Solen var lige ved at bryde frem, men Lufte-ten var saa diset og usigtbar, at Sjællands Kyst kun lige kunde skimtes. Man passerede i nogen Afstand den Gronlandske Handels Skib »Godthaab«, der flagsmykket fra overst til nederst havde tiltraadt sin Rejse til Island, hvorfra det skal føre Kaptajn Koehs Ekspedition til Gronland, og noget senere et af Det russisk-østasiatiske Kompagnis store Skibe, som laa opankret paa Yderreden og hilste det ny Skib med Hornmusik og Kipping af Flaget. Under denne Sejlads havde de om Bord værende Gæster god Lejlighed til at gøre sig bekendt med og beundre »Fionia«s smukke, solide og bekvemme Indretninger og ejendommelige Maskiner, der særlig er det, der karakteriserer Skibet. De to store Dieselmotorer arbejdede saa stød og roligt, at Rystelser næsten ikke sporedes i Skibet, og efter at »Selandia« nu med Held har fuldført en Rejse til Siam og tilbage igen i kortere Tid end nogensinde før er gjort af Ø. K.'s Skibe, og under denne ogsaa har haft Lejlighed til at prøve meget haardt Vejr i den biskayiske Bugt og i Kanalen, for Dieselmotorens Succes sikkert anses som grundfæstet.

Blandt de mange Gæster, som deltog i Turen, kan nævnes en amerikansk Kommission, der for Tiden berejse Evropa for at vække Interesse for en stor Udstilling i San Francisco i 1915 og for at redegøre for Panama-Kanalens forestaaende Aabning.

Kommissionens Medlemmer er Senator Reuben Brooks Hale (Kommissionens Præsident), W. Th. Sessan (Vicepræsident for San Francisco Handelskammer), Admiral Sidney A. Staunton og General Clarence R. Edwards. Den var samme Dags Formiddag Kl. 9 ankommet her til Kjøbenhavn og ledsagedes om Bord af Admiral Richelieu, der senere sammen med Direktør Knudsen foreviste Skibet for Kommissionen og forklarede dem Maskinernes Konstruktion.

Af andre Gæster kan nævnes Medlemmer af den Kommission, der er nedsat for at drøfte Burmeister & Wains Udvidelsesplaner, Arkitekt Brummer, Billedhugger Bundgaard, samt Kaptajnerne Worsaae og Krieger, endvidere den tyske Gesandt, Geheimeraad v. Waldthausen, Lensgreve Ahlefeldt Laurviggen, Greverne Brockenhuus-Schack og Knuth, Baron Axel Blixen-Finecke, General Palle Berthelsen, Direktør C. Will af De private Assurandører, Landslingsmand, Grosserer Holger Petersen, Departementschef Wulf fra Landbrugsministeriet, Direktør i Det østasiatiske Kompagni Schmiegelow, Havnemester Bønde, Skipperforeningens Formand, Kaptajn A. V. Knudsen, Grossererne Prior og Carl Melchior, Direktør Knudsen og Underdirektør Aamundsen hos Burmeister & Wain, Etatsraad Martin Dessau, Skibsreder Dan Broström fra Göteborg, Direktør Krogh, »Øresundsselskabet« o. m. a., deriblandt adskillige Repræsentanter for Pressen.

Efter en meget vellykket Tur, under hvilken der serveredes Frokost i et af Skibets store Lastrum, og holdtes forskellige Taler bl. a. for Gæsterne og Panama-Kanalen af Admiral Richelieu, for Burmeister & Wain og det ny Skib af Senator Hale og Admiral Sidney Staunton og for Det østasiatiske Kompagni af Baron Blixen-Finecke, hvorfør Grosserer Holger Petersen takkede, sattes Kursen atter imod Kjøbenhavn, hvor Gæsterne landsattes ved Langelinie kajen omtrent Kl. 1, og af en Række ventende Automobiles befordredes ind til Byen.

»Fionia« stod derefter atter ud i Sundet for at foretage en Række Fuldkraftsprøver.

»Fionia« vil nu forlade Kjøbenhavn for at indtage en Cementladning til Østen i Aalborg. Vejen derud lægges over London, hvortil Admiral Richelieu, Etatsraad H. N. Andersen og Direktør Knudsen følger med Skibet for at forevise det for en Række Autoriteter, som ikke fik »Selandia« at se og nu gerne ønsker at se »Fionia«. Det tredje store Dieselmotorskib »Jutlandia«, der bygges i Glasgow, efter Tegninger, som er leveret af Burmeister & Wain, og som ogsaa er bestemt for Det østasiatiske Kompagni, ventes at blive færdigt i den nærmeste Fremtid.

Efter hvad vi senere erfarer, er »Fionia« blevet dirigeret til Kiel, hvor det ankom den 23. ds. Det blev der straks beset af forskellige notable Gæster, hvoriblandt Generaldirektør Ballin af Hamburg-Amerika-Linien, den preussiske Statsminister for Handel og Industri Süldow, Lord Pirrie af Skibsbygningsfirmaet Harland & Wolff i Belfast, den engelske Flaades tidligere Skibs-konstruktor, Sir William White o. fl. a. Efter at der var foretaget en Provetur med »Fionia« anmodede Generaldirektør Ballin Etatsraad H. N. Andersen om at overdrage Skibet til Hamburg-Amerika-Linien.

Af Hensyn til den store Betydning en saadan Overdragelse vil være for dansk Skibsbygnings- og Motorindustri gik Det østasiatiske Kompagni ind paa dette ærefulde Tilbud, hvad der vil blive hilst med udelte Tilfredshed herhjemme.

Det ventes, at Kejser Wilhelm vil atlægge et Besøg om Bord i »Fionia« i Kiels Havn, hvor Overdragelsen af Skibet til Hamburg-Amerika-Linien vil finde Sted.

Et traadløst Telegram til »Ritzaus Bureau« fra »Fionia«, den 24. ds. Kl. 1 Morgen, meddeler, at Det østasiatiske Kompagni straks har bestilt et nyt Motorskib hos Burmeister & Wain i Stedet for »Fionia«.

## Grosserer, Skibsreder Robert Hansen,

hvis pludselige Død vi forleden kortelig meddelte, var født i 1863, som Son af Seniorehefen for det store, ansete C. K. Hansenske Dampskibsrederi, i hvilket han siden 1897 har været optaget som Associe. Han naaede saaledes kun en Alder af 49 Aar. Allerede 1880 kom Robert Hansen som ungt Menneske ind i Faderens Forretning, hvor han snart blev en skattet Medhjælper ved sin Dygtighed og store Arbejdsevne og vandt sig Venner. Grosserer Hansen deltog med Energi og Fasthed i den store Forretnings daglige Ledelse, og skal navnlig i de senere Aar under Seniorehefens Svagelighed have ydet et meget betydeligt og maaske overanstrengende Arbejde. Hans Bortgang vil være et betydeligt Tab baade for Forretningen og for Hovedstadens Handelsstand i det Hele og vil vække Sorg i vide Kredse. At den Af-

døde nød sin Medborgeres Agtelse og Tillid i høj Grad vil kunne skønnes af de mange Tillidshverv, der var ham betroet. Grosserer Hansen var saaledes Medlem af Grosserersocietetets Komité, af Bestyrelsen for Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, Landbrugslotteriet, De private Reassurandører og Skibshypotekbanken. I Sportskredse var Grosserer Hansen en kendt Mand paa Ridesportens Omraade. I de sidste tre Aar var han desuden Medlem af Aktieselskabet *Dansk Søfartstidendes* Bestyrelse.

Kjøbenhavn, den 25. Juni 1912.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi under 24. ds. modtaget nedenstaaende Skrivelse angaaende Autorisation af Forretningsbøger i Henhold til den ny Lov om Bogføring:

»Under Henviisning til, at Autorisation og Stempning af Hovedbøger og Kassebøger i Følge Lov Nr. 98 af 10. Maj d. A. om Bogføring m. v. udføres til betydeligt lavere Takster end efter de indtil 1. Juli d. A. gældende Regler, har Dansk Sejlskibsrederi-Forening rejst Spørgsmaal om, hvorvidt den nævnte Bestemmelse i Lovens § 4. 1. Stykke vil kunne finde Anvendelse, naar Forretningsbøger indleveres til Autorisation inden for nævnte Lovs Ikrafttræden den 1. Juli d. A.

Ved at meddele foranstaaende har den ærede Redaktion i et hertil indgivet Andragende af 11. d. M. forelagt Sagen for Ministeriet for Handel og Søfart.

I denne Anledning skulde man med Bemærkning, at det til de omhandlede Forretningsbøger foreskrevne Stempel er det samme for og efter den 1. Juli d. A., tjenstlig melde, at Ministeriet ingen Hjemmel har til at paalægge de autoriserende Myndigheder i Tiden for 1. Juli d. A. at foretage Autorisation af Forretningsbøger til den ved oftommeldte Lov fastsatte lavere Gebyrtakst af 1 Kr.»

White Star Liniens Kæmpedamper »Olympic«. Denne Kæmpedamper løb af Stabelen i 1910 som det første af to Søsterskibe. Efter at man havde udrustet to andre Skibe, »Mergantic« og »Lamentic« hver med sit Maskinarrangement, det ene med Stempelmaskiner og det andet med et blandet System af Stempelmaskiner og Dampturbiner, viste der sig en Besparelse af 14 pCt. i Kulforbruget ved det sidstnævnte Arrangement. Skibets Hastighed blev tillige forøget med  $\frac{3}{4}$  Knob ved samme Kedelkraft. Det viste sig ved disse sammenlignende Forsøg, at 21 Knob var en passende Hastighed ved denne Slags Skibe, samt at 25 til 26 Knob var den største økonomiske Hastighed. Hamburg-Amerika-Liniens ny Damper skal ogsaa løbe 22 Knob. Dimensionerne af »Olympic« er 269,10 m Længde, 28,04 m Bredde og 19,58 m Dybde, Brutto Tonnagen er 45.000 Tons og Displacement c. 60.000 Tons. Ved en Hastighed af 21 Knob udvikler Stempelmaskinerne 30.000 inde. H.K. og Dampturbinerne 15.000 eff. H.K. Skibet har 9 Dæk og Kabytter til 730 I Klases, 560 II Klases og 1.200 III Klases Passagerer. Besætningen bestaar af 856 Mand. (»Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen.)

Lodsvæsnets. I Henhold til Lov af 8. Juni 1912 om Ændring i Lov om Lodsvæsnets af 13. Juni 1879 m. v. er Overlods i det østlige Distrikt, Kommandør Gustav Holm udnævnt til Lodsdirektør fra 1. Juli. Endvidere har Marineministeriet fra samme Dato ansat Kaptajn E. L. Nielsen som Lodsinspektør, forhenværende Kontorchef i Marineministeriet F. P. Ridiger som Assistent

hos Lodsdirektøren og Lodsinspektør ved Kjøbenhavns Lodseri, Kaptajn T. E. Messerschmidt som Lods-kaptajn ved Kjøbenhavns Lodseri, samt meddelt Lodsinspektøren ved Helsingørs Lodseri, Kommandør G. Bardenfleth Afsked af Lodsvæsnets Tjeneste fra Udgangen af indeværende Maaned med den ham tilkommende Pension.

Ministeriet har fra den 1. Juli ansat Fastlodserne S. Møller og F. W. Møller som Lodsoldermænd henholdsvis ved Helsingør og Dragør Lodserier.

Trælastlinien. Kristiania, 20. Juni. De tre skandinaviske Landes Delegerede, der i disse Dage har holdt Møde i Kristiania til Drøftelse af en Lastelinie for Trælast, afsluttede den 19. ds. deres Arbejde. De paa Moderne foreslaaede Regler gaar ud paa nogen Udvidelse af den nuværende Adgang til at anvende Trælast-Fribordsmærke paa Skibe, ligesom Sejlskibe ogsaa er medtaget. Sejlskibenes Belastning begrænses stærkt. Resultatet af Forhandlingerne angaaende farlige Ladninger foreligger ikke helt færdigt.

Nordisk Skibsrederforening, som har taget Initiativet til disse Forhandlinger, gav den 21. ds. en Middag for de Delegerede og en Del andre Indbudne.

(Ritz. Bur.)

Isforholdene i de arktiske Have i Maj og Juni 1912. (Meddelt af det meteorologiske Institut.)

Hvide-Havet. I Slutningen af Maj var Havet fuldt af Is. I Begyndelsen af Juni var der endnu megen Is i Hvide-Havet, og svære Ismasser laa i Indsejlingen ved Sviatoj Noss. Endnu den 10. var der megen Is.

Paa New Foundlands-Bankerne blev der i Maj saa langt Syd paa som til 38.2 N. Br. set Hundreder af Isfjælde og store Mængder Fladis.

Davis-Strædet. I Begyndelsen af Maj blev en tæt Kant af Storis modt i c. 60 Sømils Afstand fra Kap Farvel, men de sidste Dage af Maj laa Isen kun til c. 30 Sømil fra Kap Farvel. — Udfør Nunarsuit laa spredt Storis hele Maj ud til c. 100 Sømil fra Land; Isen var ikke vanskelig at komme igennem, og ofte var der næsten isfrit.

Den traadløse Telegraf. Buenos Aires, 19. Juni. Regeringen har indbragt et Lovforslag om, at den traadløse Telegraf indtil en Afstand af 1.000 km fra Argentinas Kyst monopoliseres for den argentinske Stat. Samtidig paalægges det Dampskibsselskaberne inden 60 Dage at faa deres Dampere forsynet med traadløse Apparater med en Rækkevidde af mindst 500 km.

(Ritz. Bur.)

Sømandsstrejken i Frankrig. Paris, 22. Juni. De indskrevne Sømand i Le Havre er gaaet ind paa Forslaget om en Voldgiftsret; derimod har de der-værende Redere afvist Forslaget. I Marseille har Sø-mændene erklæret sig enig med Tanken om en Voldgifts-ret, der skal prøve de indskrevne Sømands Fordringer ud fra et almindeligt Synspunkt.

Marseille, 22. Juni. I Dag er intet Skib afgaaet herfra. Da det har vist sig umuligt for »Compagnie transatlantique« at faa Skibene tilstrækkeligt bemanded, har Selskabet besluttet fuldstændigt at indstille Farten.

(Ritz. Bur.)

Den norske Maskiniststrejke. Kristiania, 22. Juni. Der er mellem Forhandlerne opnaaet Enighed om Forslag til Overenskomst, hvorefter Maskinisterne har (Fortsættes efter »Danske Havne«.)

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledelyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgaardshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodsør.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fode) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1/2, Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbansspor langs Kajerne. Køllhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinge hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p><b>Litspenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1 1/2, à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter finste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køllhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbansspor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køllhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbansspor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforud.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsaagelig ved Speidertfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køllhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansspor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tæraklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørge af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbauespo ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	<b>Ingen Lodetvang.</b> For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangenafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørge af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibsbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 60 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørge af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 390 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodetvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der løses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der løses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissensnære Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgangende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Loft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk Jærnbane langs Havnen
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværket indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	1 Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser, og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	1 Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden), 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lodsfasteste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, indfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværkevand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren eller fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalsplads og Skibbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slots 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexe.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser.  De regelmæssige Rutebåde besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 80' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 83' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{2}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -  Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.  Havneafgift.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibbyggeri, Kølhalsplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalsplads for større Skibe, Skibbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 160 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Damphaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præste.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhleplads og Reparationsværksted findes.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingssplads Skibaværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre fornaar at holde Havnen tilgængelig
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsøværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havuekran m. m. Kølhalingssafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværkssvand</b> pr. Slango. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladvingsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 1 Kr. pr. m <sup>3</sup> Slangeafgift p. Vandfylding 1 Kr.	Losning besørges af Ladvingsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølulningsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbane spor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade

besluttet, at Strejken hæves for de Rederier, som omfattes af Overenskomsten. (Ritz. Bur.)

Mytteri om Bord. Den 23. ds. gik den tyske Dampner »Ravenberg« af Bremen ind paa Reden med Signalet: »Hjælp, Mytteri om Bord«. Ved Havnepolitiets Ankomst viste det sig, at Skibet havde 4 Arrestanter, 2 Matroser og 2 Letmatroser, af hvilke 2 laa i Jern. Den tyske Dampner kom fra Ebeltoft, hvor Matroserne havde vist Opsatsighed mod Kaptajnen. Matroserne blev ført til Fængslet paa Nytorv.

Vrag fjærnet. Marineministeriet meddeler: Eftersøgningen af den ved Sprogø sunkne Muddermaskine har godtgjort, at den ikke er farlig for Sejladsen.

Det retv. S. 20' V. for Middelgrundsfort Fyr i 1,2 Sømils Afstand sunkne Vrag er fjærnet og Vraglystonden inddraget.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler os, at Hr. L. Drechsel efter eget Ønske er fratraadt som Repræsentationens Sekretær, og at Repræsentationen i hans Sted har antaget Hr. Ludvig Petersen.

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke foregaaet nogen Forandring uden til det bedre, idet der fremdeles er stærk Efterspørgsel efter Tonnage, særlig for Trælaster fra Østersøen til franske, engelske og danske Havne.

Danmark har enkelte Hvedelaster og en Del Cementlaster til finske Havne; Lodsforholdene dér synes at bedre sig med Undtagelse af en enkelt Havn, f. Eks. Wasa, men det maa haabes, at de stedlige Myndigheder ikke længere lader dette passere, men søger at faa Skibsfarten ind i et normalt Spor.

Returfragterne Vest fra er pæne og Kulfragterne til danske Havne er omkring £ 8.10, og Tøruen er tilfreds-

stillende. Claylaster fra Kanalen betaler ogsaa pæne Rater. Østnorge har en Del Islaster til gode Rater, medens Vestsverig ikke har mange Laster. Hele Markedet ligger godt, og der er ingen Anledning til at befrygte nogen Nedgang.

Angaaende de mindre Skibe har heller ikke sidste Uge væsentlige Forandringer at opvise. Memel har stadig en Del Trælaster i Markedet og noterer til Stralsund 21 à 22 M., Kiel, Flensborg 22 à 23 M., Hamburg 24 M., Varelshafen 29 à 30 M. pr. Std. Königsberg er meget flov og vil for Tiden ikke slutte paa Forhaand; Danzig er derimod livligere for prompt Tonnage og kan gennemføre for Rug 5 M. Colberg er ret stille, men sluttede dog sidste Uge for Rug 4 1/4 M. til alle Havne og 4 M. direkte Kjøbenhavn; Stolpmünde ser noget bedre ud og noterer for Havre 5 M.; endvidere er Stralsund fremme med nogle Ladninger, men kun til 3 1/4 M. resp. 4 1/4 M.; ogsaa Greifswald udbyder lidt. Rostock er meget flov og har kun yderst faa Ordre, som borttages til 3 M. Rug, 4 M. Havre. Lübeck har nogle Gibsladninger til Danmark og Sverig 3 à 3 1/2 M. Sverig er lige uforandret, for Sydsverigs Vedkommende maaske fastere. For Kantsten til Lübeck noteres saaledes 4 1/4 M., Slettin 4 M., ogsaa af Trælaster er der tilstrækkeligt, og der noteres Kalmar/Kolding, Abenraa 9 1/2 à 10 Øre, Odense 10 Øre, Struer 12 Øre. Danmark er fra Provinserne meget stille; der sluttedes bl. a. Hvede Odense/Kjøbenhavn 11 Øre. Fra Kjøbenhavn sluttedes atter flere Skibe for Foderhvede til Aalborg 15 Øre, vestligere Limfjordshavne 21 Øre, Fakse 11 Øre, og Hvede til Åhus 11 Øre, Ystad 11 1/2 Øre samt Soyakager til Ystad 12 1/2 Øre. Fra nylig ankomne Dampner udbydes atter en Del Foderhvede til Jylland.



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Königsberg 18./6. — Alexandra, Nielsen, afg. Rodosto 23./6. — Algarve, Borries, afg. Skellefteå 22./6. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 21./6. — Anglo Dane, Tommensen, afg. Havre 21./6. — Antwerpen, Madsen, ank. Marseille 20./6. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 15./6. — Arno,

Fischer, ank. her 22./6. — Aurora, Gommesen, ank. Petersborg 14./6. — Beira, Lunge, ank. Genua 21./6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Malaga 21./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 19./6. — Christian IX, Mikkelsen, ank. her 24./6. — Dagmar, Bogvad, pass. Ouessant 21./6. — Esbjerg, Strufve, ank. her 17./6. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 21./6. — Garonne, Kromann, afg. Kotka 22./6. — Hellig Olav, Holst, ank. her 19./6. — Hengest, Munek, an. her 24./6. — Hjeltn, Henriksen, ank. her 24./6. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Girgenti 24./6. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 24./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 19./6. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 21./6. — Kiew, Jørgensen, afg. Riga 22./6. — Kursk, Wiencke, ank. Antwerpen 19./6. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 21./6. — Louise, Larsen, ank. London 17./6. — Louisiana, Ørsted, ank. her 22./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 4./6. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 13./6. — Morsø, Nellemann, pass. Brunsbüttel 22./6. — Moskø, Jønsen, pass. Holtenau 22./6. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Riga 22./6. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Holtenau 23./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Liban 22./6. — Oscar II, Hempel, afg. New York 20./6. — Pennsylvania, Lissner, ank. her 13./6. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 23./6. — Pregel, Iversen, ank. Rochelle 23./6. — Saga, Hansen, ank. Königsberg 20./6. — Saratov afg. Liban 22./6. — Saxo, Müller, afg. Liban 22./6. — Seine, Le Dizes, afg. herfra 19./6. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./6. — Thyra, Dam, ank. her 21./6. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 20./6. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 24./6. — Tula, Therkildsen, afg. Riga 22./6. — United States, Gottsche, afg. Kristiansund 15./6. — Viking, Meyer, afg. Petersborg 21./6. — Tyr, Thaning, ank. her 23./6.

**Vesterhavet.** Stella, Basse, pass. Sagres for Barcelona 22./6. — Nexos, Sørensen, afg. Königsberg 22./6. til Uleåborg — Nancy, Mikkelsen, afg. Grimshy 22./6. til Klugshamn. — Marie, Jessen, ank. Emden 21./6. — Ulla, Hanson, pass. Haustholm 21./6. for Åhus. — Nora, Lauritsen, ank. Kristinesund 21./6. — Dagmar, Skou, afg. Hook of Holland 21./6. til Casablanca. — Cito, Jøsen, ank. Tyne 21./6. — Rigmor, Ulldal, afg. Hudiksvall 20./6. til Casablanca. — Karla, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 20./6. til Kotka. — Pylla, Brinch, afg. Corembion 20./6. for Wick Bay. — Laura, Lund, afg. Cardiff 19./6. til Stockholm. — Nerma, Degn, ank. Ipswich 19./6. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 19./6. for Palma. — Ellou, Hansen, afg. Stettin 19./6. til Brahestad. — Johanne, Thøgersen, pass. Helsingør 19./6. for Barcelona.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Pernan 19./6. — Amalienborg pass. Hovingsvåg 16./6. — Anna Mærsk, afg. Hull 19./6. — Brattingsborg afg. Rosario 16./6. — Borglum pass. Gibraltar 19./6. — Chassie Mærsk ank. Sautauder 17./6. — Dansborg ank. Cardiff 18./6. — Elsborg pass. Gibraltar 15./6. — Esrom ank. London 18./6. — Flynderborg ank. South Shields 19./6. — Fredensborg pass. Holtenau 19./6. — Frederiksborg ank. Newcastle 17./6. — Guldborg pass. Gibraltar 17./6. — Gurra ank. Kristinesund 16./6. — Hammershus ank. Hamburg 20./6. — Harrildsborg afg. Grangemouth 17./6. — Hundborg pass. Flamborough 19./6. — Høneborg pass. Kjøbenhavn 19./6. — Jelling afg. Mobile 5./6. — Jønsborg afg. Archangel 16./6. — Jungshoved ank. Rotterdam 7./6. — Jørgersborg afg. Huelva 15./6. — Kallundborg ank. Archangel 7./6. — Kalo pass. Sagres 18./6. — Klampenborg afg. Malmø 20./6. — Kronborg ank. Las Palmas 16./6. — Lejre afg. Huelva 19./6. — Lilleborg ank. Petersborg 17./6. — Marselishborg afg. Archangel 16./6. — Næsberg ank. Petersborg 14./6. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 18./6. — Raudelsborg ank. London 7./6. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 19./6. — Silkeborg afg. Stettin 18./6. — Skanderborg ank. Kjøbenhavn 15./6. — Skjoldborg afg. Acton 17./6. — Skodsborg ank. Petersborg 16./6. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 20./6. — Stegelborg afg. Kjøbenhavn 19./6. — Stjerneborg afg. Garston 14./6. — Søborg pass. Sydney N. S. 12./6. — Taarnborg ank. Thameshav 17./6. — Tuborg afg. Marseille 19./6. — Ullsborg afg. Sunderland 19./6. — Uranienborg afg. Newport Mon 13./6. — Visborg ank. Petersborg 20./6. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 19./6. — Ørkild pass. Port Said 11./6. — Eleanora Mærsk pass. Portland 17./6.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 17./6. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 21./6. til Tofte. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 14./6. — Russ, Petersen, afg. Las Palmas 16./6. til Rotterdam. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 18./6. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Frederiksstad 22./6. til Methil. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Houkipudas 19./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Las Palmas 20./6. til Helsingborg. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Santa Fe 12./6. — Holmer Mørch, Thorsø, ank. Belfast 19./6. — Nawa, Dahl, ank. Londonderry 14./6.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Bangkok 21./6. udg. — Samui afg. Bangkok 19./6. hjemg. — Bandon pass. Dover 21./6. hjemg. — Pangan ank. Bangkok 22./6. udg. — Esrom ank. London 17./6. hjemg. — Ørkild pass. Suez 12./6. udg. — Arabien afg. Kalkutta 20./6. hjemg. — Siam afg.

Hongkong 19./6. udg. — Tranquebar ank. Rotterdam 18./6. udg. — Estonia afg. Antwerpen 8./6. udg. — Chumpon ank. Göteborg 20./6. udg. — Cathay afg. Delagoa Bay 11./6. hjemg. — Indien afg. Sabang 15./6. hjemg. — Kina afg. Madeira 20./6. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 16./6. udg. — St. Croix ank. London 21./6. udg. — St. Jau afg. St. Thomas 14./6. hjemg.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Boua 18./6. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Barbados 20./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Holtenau 23./6. — Svend, Schmidt, afg. Swansea 18./6. — Urania, Clansen, afg. Hull 18./6.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Uleåborg 22./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 23./6. — Holland, Poulsen, pass. Kjøbenhavn 20./6. — England, Andersen, ank. Windau 21./6. — Rusland, Bennetsen, ank. Pillau 20./6.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, pass. Suudet 17./6. — Alf, Clansen, ank. Kjøbenhavn 22./6.

**Frem.** Austa, Bøgger, ank. Rotterdam 17./6. — Freja, Nielsen, afg. Husum 22./6. — Vera, Thing, afg. Røfsjø 15./6.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Sousse 19./6. — Martha, Christensen, afg. Neder Kalix 20./6. — Elna, Rathje, afg. Neder Kalix 21./6. — Therese, Pedersen, afg. Kristiansund 21./6. — Harriet, Larsen, ank. Archangel 21./6. — Dagny, Therkildsen, afg. Tyne 22./6. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 22./6. — Jeanne, Olsen, ank. Stax 22./6. — Vera, Larsen, afg. Stettin 22./6. — Daisy, Jørgensen, afg. Malmø 22./6. — Anine, Leth, afg. Archangel 21./6. — Kamma, Løffler, afg. Grangemouth 20./6.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Spjutsund 11./6. — Helene, Sørensen, afg. Reval 20./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Burntisland 23./6. — Agnete, Dam, afg. Hartlepool 21./6. — Hermia, Farup, afg. Kolding 21./6. — Alice, Jørgensen, ank. Rendsburg 21./6.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Grangemouth 21./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Frederikshavn 23./6. — Valborg, Hansen, afg. Pernau 17./6. — Estrid, Hansen, ank. Ghent 20./6. — Gunhild, Hansen, ank. Windau 23./6.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, afg. Rotterdam 21./6.

**Dansk Dampskibsselskab Rossia.** Generalkonsul Elisesejeff, afg. Ghent 21./6.

**Dania.** Ely, Meinertz, pass. Newcastle 18./6. for Archangel. — Nelly, Clansen, pass. Helsingør 22./6. for Stettin. — Fauna, Eriksen, ank. Amsterdam 21./6. — Lilly, Nielsen, afg. Palma 22./6. til Marseille. — Alexy, Sørensen, afg. Dahlsbruck 22./6. til Kotka. — Dagny, Bang, ank. Stettin 20./6. — Mary, Clansen, ank. Jacobstad 20./6.

**Vulcan.** Vulcan, Hogstedt, pass. Kjøbenhavn 22./6. for Swinemünde. — London, Boin, ank. Hull 22./6. — Paris, Tholander, afg. Brahestad 21./6. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Kronstadt 21./6. til Kaporjebay.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Algier 21./6. — Wien, Bock-Hansen, afg. Sarpsborg 21./6. til Blyth. — Roma, Thun, afg. Kjøbenhavn 18./6. til Kemi.

**Ers.** Emanuel, Svane, ank. Kotka 22./6.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 19./6. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 15./6. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Gjedser.

### Sejlskibe.

**Ers.** Danmark, Nielseu, ank. Sundsvall 19./6. — Mariane, Petersen, ank. Hadsund 20./6. — Søjerskransen, Friis, ank. Sundsvall 19./6. — Freden, Christensen, ank. Southwiche 20./6. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Göteborg 20./6. — Marstal, Hansen, ank. Swinemünde 20./6. — Neptun, Skals, ank. Swinemünde 20./6. — Alfa, Madsen, ank. Göteborg 21./6. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 22./6. — Emilie, Friis, ank. Langesund 21./6. — Apollo, Albertsen, ank. Kragerø 21./6. — Anne, Hansen, ank. Korsør 21./6. — Kristine, Rasmussen, ank. Klaksvik 22./6. — Kathinka, Olsen, ank. Dieppe 21./6. — Elise, Nielsen, ank. Nykjøbing S. 21./6. — Zeus, Sørensen, ank. Pillan 21./6. — Amor, Hansen, ank. Douglas (Isle of Man) 21./6. — Claudia, Aaberg, afg. Sundsvall 22./6. til Casablanca. — Karen, Boye, ank. Eyrabakki 21./6. — Phoenix, Rasmussen, ank. Leith 21./6. — Ellen, Lauritzen, ank. Uleåborg 21./6. — Eos, Christensen, ank. Sundsvall 19./6.

### INDHOLD:

Dieselmotorskibet »Fionia». — Grosserer, Skisreder Robert Hansen. — Kjøbenhavn, den 25. Juni 1912. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger. — Danske Havne.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsprovianterling.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Steedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Eiterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**AXEL LUND** <sup>Als</sup>  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings  
og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

Rechnitzer, Thomsen & Co.  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla lastningplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Heeksher & Søn's Eftflg.**  
Grundlagt 1797.  
Edsvorne Skibsmæglere.  
Agenter for  
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.  
Telegr.-Adr.: Heekshers. Tlf. 7898.

**Hill-Madsen<sup>o</sup>**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbande er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarum  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotskyrning“.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventarie  
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Overretssagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

**A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN.**

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Fredag den 28. Juni 1912.

19. Aarg.


**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 — 3063  
Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Dampumper  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og  
Blokke  
Davis Farver — Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla — Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbælter.  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Tekn. Maskinhandel.**



**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**A/S Randers Rebslaaeri**  
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.  
**Jærn- og Staltouge**  
til Skibsbrug og Elevatorer.  
Tilkendt højeste Udmærkelse, sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.



Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
• • Leverandør til Flaaden • •

**A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret Varemærke



**Rustbeskyttende Farve**  
til Bunkers og Lastrum  
Telefon 5601  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**De private Assurandører lim.**  
i Kjøbenhavn  
tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.  
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

**LANDMANDSBANKEN**  
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørjes.

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
Piiial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**„Bombebøssen“.**  
Af Hensyn til de mange gamle Ansøgninger, som forefindes angaaende Friboliger for gamle Sømand med Hustruer i Stiftelsen samt om Legater, der bestyres af Direktionen for Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“, finder man sig nødsaget til at bekendtgøre følgende:  
Alle Ansøgninger, der ere daterede **førend den 1. Januar 1909**, anses for ugyldige og maa, hvis vedkommende Ansøger fremdeles ønsker at blive taget i Betragtning, fornyes **inden den 1. Oktober d. A.**, efter hvilken Dag der intet Hensyn tages til Ansøgninger, som ere daterede førend den 1. Januar 1909.  
Blanketter til Ansøgninger kan erholdes hos Stiftelsen „Bombebøssen"s Inspektør, **Kapt. C. W. Søeby**, Overgaden o. V. 48, Kjøbenhavn C.  
Kjøbenhavn i Juni 1912.  
**Direktionen.**

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.  
tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.  
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

**Bugsering.**  
**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.  
Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

**H. H. ADRIAN** — Kobbensmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2 Gymn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.  
A. Krogh. A. L. Thornberg.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
Skibsprovantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.  
Telefon 7262.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niessen  
Skibsprovantering  
Lager af Manila- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

# "IDEAL" MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STAMP-FABR. XANIA



## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker  
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C/Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling paa Jernbanehotellet i Helsingør Lørdag den 6. Juli 1912, Fmd. Kl. 10.

### Dagsorden:

- 1) Regnskab og Aarsberetning.
- 2) Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for Skibsreder J. C. Carlsen og Skibsreder C. V. Petersen, der afgaar efter Tur.
- 3) Valg af 2 Revisorer i Stedet for Skibsreder R. S. Hansen og Skibsreder P. N. Harbye, der afgaar efter Tur.
- 4) Forslag fra Bestyrelsen om:
  - a) Kontingentforhøjelse, Lovens § 4.
  - b) Stemmeretten, " § 9.
  - c) Forandring af Tiden for Generalforsamlingens Afholdelse, Lovens § 10.
  - d) At Udtrykket »14 Dage« forandres til 3 Uger, Lovens § 10.
- 5) Forslag fra Fyns Kredsstyrelse:  
Forhandling om, at Bestyrelsen gennem »Bureau Veritas« søger Ændring i dette Klassifikations-selskabs Bestemmelser om treaarig Bundbesigtigelse af Sejlskibe.
- 6) Valg af Stedet for Afholdelsen af næste ordinære Generalforsamling.
- 7) Forskelligt.

P. B. V.  
**C. P. Lund,**  
Formand.

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.

**Marstal**  
Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.  
Specialitet **Smaa Skibe.**

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

**Maskinskrivning.**  
Metodisk Undervisn. i Ma-  
skinskrivning Kursus 5 Kr.  
Vesterg. 27. Tlf. 6038—6034.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
**Aalborg**  
anbefaler sig med alt III Faget behørende  
Beel og billig Betjening garanteres.



Stat-  
anerkendt.  
Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Koh. K. Tel. 3662.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**

H. V. Buhl & Co. A/S  
**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:  
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**

Telegram-Adresse: { Bohl, Frederikshavn,  
Cariboltermann, Kjøbenhavn.

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

**Tuborg**  
**Pilsner**  
foretrækkes af Ølkendere.

Kjøbenhavn, den 28. Juni 1912.

Vrag i Atlanterhavet. En engelsk Skibsreder, Mr. Arthur Spurgeon, som netop er vendt hjem fra en Rejse til Amerika, ytrede til en Medarbejder ved »Daily Chronicle« følgende: Alle er nu overbevist om den Fare, som Isbjergene frembyder for Atlanterhavsfarten, men Faren ved drivende Vrag er akkurat lige saa stor. Paa Vejen hjem med Damperen »Carmania« passerede vi en Dag et forladt Skib, som var c. 200 Fod langt, naaede c. 4 Fod op over Vandet, og som nærmest saa ud som en stor Hval. Dersom vi var løbet paa det om Natten, var vor Skæbne rimeligvis blevet den samme som »Titanic«s. Der burde sikkert gores noget for at uskadeliggøre disse Farer for Sejladsen. Der findes kun fire Rutebaade, som befarer Atlanterhavet under amerikansk Flag, og dog udsender De Forenede Staters Flaade en hurtig Krydser, der skal opsøge Vrag og sprænge dem eller slæbe dem til Land, hvorimod den engelske Regering, under hvis Flag der sejler Sneise af Postdampere, ikke gør noget for at afværge denne Fare.

Den norske Maskiniststrejke har paa Grund af Regeringens Indgriben fundet en forholdsmæssig hurtig Afslutning, hvorved Ulemperne for Kystfarten er blevet holdt nogenlunde indenfor rimelige Grænser, skriver »Hamb. Corr.«. Strejken har varet i femten Dage. Af de forskellige Fordringer, som Maskinisterne havde opstillet, er ved de første Forhandlinger kun Lønspørgsmaalet blevet reguleret, hvorved der er blevet fastsat noget højere Lønninger i Forhold til Dampernes Størrelse. Alle de øvrige Fordringer er blevet afslaaet, saaledes ogsaa det fra Begyndelsen af stillede Forlangende om en Uniform for Maskinisterne, som skulde være i Overensstemmelse med Dæksofficerernes Uniform. De strejkende Maskinister bliver genantaget, for saa vidt der er Brug for dem. Synderlig meget har de Strejkende ikke opnaaet, og saa har Strejken haft den Virkning, at Stortinget har vedtaget en Lov, i Følge hvilken Dampene under særlige Omstændigheder er berettiget til at antage Maskinister, der endnu ikke har opnaaet det ved Lov foreskrevne Certifikat.

Den største Havdybde. Berlin, 21. Juni. Det tyske Opmaalingskib »Planet« har paa sin sidste Rejse i Sydhavet i en Afstand af 40 Somil fra den nordlige Del af den til Filippinerne hørende Ø Mindanao naaet en Havdybde af 9.780 m. Den største Havdybde, man hidtil kendte, var paa 9.635 m og blev i 1901 fundet af den amerikanske Kabeldamper »Nero«, Syd for den til Marianøerne hørende Ø Guam.

(Ritz. Bur.)

Burmeister & Wain paatænker at anlægge et stort Skibsværft paa Clyde ved Glasgow og har allerede alle Tegninger og Planer til Værftet, der skal være meget større end Burmeister & Wain's herværende Værft, færdige. Til at lede Værftet paa Clyden er Overingeniør Jørgensen, der har arbejdet med Dieselmotoren i hele dens Udviklingstid, udset. Der arbejdes i denne Tid paa at tilvejebringe den til Anleggelsen af Værftet nødvendige Kapital.

(Ritz. Bur.)

Dampskibsselskabet Torm paatænker at erhverve Dampskibsselskabet Botnias Skibe, der tidligere tilhørte det Fiskerske Selskab, og som Torms Reder hidtil har drevet for Handelsbanken. Der er til den 10. Juli indvarslet en ekstraordinær Generalforsamling i

Dampskibsselskabet Torm, paa hvilken Bestyrelsen vil søge Bemyndigelse til at købe Botnias Baade.

Søretsdomme. Frederikshavn, 26. Juni. Ved Frederikshavns Købstads Soret er der i Dag for Bjergning af Dampskibet »Carl Albert« af Stettin, ført af Kaptajn Osten, der den 29. November stødte paa Grund ved Hirtshals, tilkendt Svitser 17,000 Kr. med Renter. Omkostningerne ophævedes.

Ved samme Soret tilkendtes der Svitser 16,000 Kr. for Bjergning af Damperen »Regulus«, Kaptajn Engelbrechtsen, der den 22. Januar d. A. grundstødte ved Læsø Nordvestrev. Omkostningerne ophævedes.

(Ritz. Bur.)

Strejkerne i London. London, 26. Juni. Skønt Situationen i Dokkerne endnu er langt fra at være normal, og Strejken vedvarer, er Antallet af Arbejdende daglig støget og har i Dag været 12,980. Der arbejdes paa 154 Skibe, men endnu er Mængden af de ophobede Varer i Dokkerne overordentlig stor.

(Ritz. Bur.)

Is sikringstjenesten. Den amerikanske Krydser »Birmingham«, der er udsendt som Vagtskib i Is sikringstjeneste, Syd for de store New Foundlandsbanker, for ved Hjælp af traadløse Telegrammer at give Skibe Meddelelse om Isforholdene og Isbjergenes Beliggenhed, har den 6. Juni meddelt, at den paa fem Ture, gennem Egne, fra hvilke der fra 68 Dampskibe forelaa Melding om Is, kun truffet et eneste Isbjerg, nemlig den 26de Maj paa 40° 9' N. Brd. 47° 2' V. Lgd. Desværre fremgaar det ikke af Meddelelsen, hvor langt mod Nord Isens Sydgrænse er trængt tilbage, og hvorvidt en nordligere Rute atter med Sikkerhed kan anvendes.

Den 2. Juni afløste den amerikanske Krydser »Chelster« »Birmingham«. Dens Kaldebogstaver er NDC.

»Selandia« vil i Følge »Natt.« om en halv Snes Dage atter gaa til Østasien. Naar den kommer tilbage paatænkes det at lade den gøre en Tur til Vestindien.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 44/1912, afsagt den 29. Maj 1912. Overretssagfører Wolff, Aktor mod Tiltalte A. G. S.

Under nærværende Sag er Fører af Dpsk. »Carl Heckscher«, A. G. S., sat under Tiltale for Overtrædelse af Sølovens § 203.

Mandag den 23. Oktober f. A. om Morgenen Kl. 8 ankrede Dampskibet »Carl Heckscher« udfor Adra, og efter at der Kl. 9½ var kommet en Baad langs Siden med Ordre om at afgaa til Malaga, afsejlede det straks til denne By, der ligesom Adra er beliggende paa Spaniens Sydkyst. Da man forlod Adra, mente Tiltalte, der selv ledede Navigationen, at være omtrent 1 Sm. fra Land, og han satte derefter Kursen langs Landet i en Afstand fra dette af ligeledes 1 Sm., idet han nemlig dels ønskede ikke at gøre en større Omvej end fornødent, dels ønskede at holde sig saa nær Landet, at man kunde have dette i Sigte, hvad man ogsaa havde indtil Kl. 10,45, da det blev Taage. Efter at Tiltalte havde sat det Sted, hvor Skibet efter Loggens Visning maatte formodes da at være, ud i Kortet, blev Kursen — der hidindtil havde været retvisende S. 89° V — ændret til retvisende S. 67° V., hvorved man vilde komme 2 Sm. klar af det fremspringende Forbjerg, Cap Corduna. Paa denne Kurs fortsatte man omtrent 4 Sm., indtil Kl. 11,14, da man fik Land i Sigte ret for, og vel blev der straks givet haardt Styrbords Ror, men idet Skibet ikke drejede hurtigt nok, tændte det med Stævnen ind i Klipperne ved Cap Sacratif. Ved Stødet blev Stævnen brækket flere Steder, hvorhos Pladerne om den blev opreven og Ankerklydsene brækket i Stykker og trykket op gennem Bakken. Der blev straks slaaet fuld Kraft »Bak«, hvorved Skibet — der ikke havde berørt Klipperne med Bunden — sakkede agterover, og efter at det var konstateret, at der alene fandtes Vand i Forpeaken, fortsattes Rejsen. Efter at Skibet senere var ankommet til Gibraltar, blev det underkastet en foreløbig Reparation, der kostede £ 975 og medførte et Ophold af 44 Dage, og efter at det derpaa var afsejlet til Swansea, blev det endeligt repareret der, hvilken Reparation kostede £ 2.726 og varede to Maanedere. Der er ikke ved det passerede tilføjet det om Bord værende Mandskab eller Ladningen nogen Skade.

Efter Omstændighederne findes det nu ikke at kunne bebrejdes Tiltalte, at han har sat Kursen saa nær inde ved Land som sket, og det saa meget mere som han, saa snart det blev usigtbart Vejr, satte Kursen længere ud, og navnlig findes det, at det efter det paagældende Farvands Beskaffenhed ikke kan karakteriseres som en Pligtforsømmelse, at han under de forhaandenværende Forhold, da der efter det oplyste kun fandtes et almindeligt Dybdelod om Bord, ikke har benyttet Loddet.

Idet det derfor ikke kan statueres, at Tiltalte har gjort sig skyldig i noget efter Solovens § 293 straffbart Forhold, vil han være at frifinde for Aktors Tiltale i denne Sag.

Aktionens Omkostninger og derunder i Salær til Aktor, hvis Sagforelse har været lovlig, 30 Kr. vil være at udrede af det Offentlige, hvorimod der, idet Tiltalte selv ved en af ham antagen Sagfører har varetaget sit Tary, ikke bliver Spørgsmaal om at tilkende Defensor Salær.

Dom i S. S. Nr. 47/1912, afsagt den 15. Maj 1912. Det Offentlige kontra Fyrbøderne Sveinsinius Magnusson og Sven August Olsson.

Under nærværende Sag — der er anlagt efter Begæring af Føreren af Dampskibet »Nordkap« — er Fyrbøderne Sveinsinius Magnusson og Sven August Olsson sat under Tiltale for Romning.

Tiltalte Magnusson er født den 25. December 1884 paa Island og Tiltalte Olsson den 2. Juli 1885 i Sverig. Ingen af de Tiltalte ses tidligere at have været tiltalt eller straffet her i Landet.

De Tiltalte blev den 6. December f. A. i Kjøbenhavn paamønstret Dampskibet »Nordkap« til en Rejse til Randers, Vejle, Eshjerg og videre, saaledes at de blev antagen paa Solovens Bestemmelser i Forbindelse med: »Dansk Dampskibsrederiforenings Forhyringsregler af Maj 1911«.

I disse Regler hedder det blandt andet under § 2:

»Forhyring finder Sted efter Søloven med de i Bestemmelserne eller Afregningsbogen indeholdte Bestemmelser, dog med følgende Modifikationer og Tilføjelser: Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid:

- a) for Dampskibe i indskrænket Fart udkræves fra én af Siderne Opsigelse med mindst 7 Dages Varsel til Fratrædelse i dansk Havn i Henhold til Solovens § 84:
- b) for Dampskibe i transatlantisk og oversøisk Fart kan Opsigelse fra én af Siderne kun gives indenfor 12 Timer efter Skibets Ankomst og Fortøjning ved Losse- og Ladeplads i første danske Havn til Fratrædelse i Henhold til Solovens § 84:
- c) for Dampskibe i al anden Fart kan Opsigelse fra én af Siderne kun gives indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Red til Fratrædelse, naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn.....«

De Tiltalte fulgte derefter med Skibet, der fra Kjøbenhavn afgik til Randers, derfra til Vejle og herfra til Eshjerg. I denne By udlossede Skibet den Del af sin fra Kjøbenhavn medførte Ladning, der ikke allerede var udlosset i de tidligere anløbne Havne, og efter at Udlossningen var tilendebragt, forlod de Tiltalte, der allerede 11 Dage forinden havde opsagt deres Tjeneste om Bord — hvilken Opsigelse Kaptajnen dog nægtede at anse for lovlig — uden Tilladelse Skibet, Olsson den 24. December f. A. om Eftermiddagen efter endt Arbejdstid, Magnusson i Løbet af den paafølgende Nat.

De af de Tiltalte under Sagen afgivne Forklaringer gaar iøvrigt ud paa, at det først samme Dag, de forlod Skibet, var blevet dem meddelt, at dette fra Eshjerg skulde afgaa til Hamburg og der indtage Last til Amerika, samt at det, den Gang de blev forhyret og udmonstret med Skibet, i og for sig var dem ligegyldigt, hvor langt bort Skibet maatte blive sendt.

For det af de Tiltalte saaledes udviste Forhold vil de — som, dengang de forlod Skibet havde Hyre til gode fra dette — være at anse efter Solovens § 298 med Straf, der efter Omstændighederne findes passende at kunne bestemmes for hver af dem til simpelt Fængsel i 14 Dage, hvorhos de vil have, hver med Halvdelen, at betale Sagens Omkostninger.

## Nordisk Skibsrederforenings Aarsmøde i Stockholm.

Til Nordisk Skibsrederforenings 23de Generalforsamling i Stockholm den 14. ds. var modt c. 30 Repræsentanter fra de tre skandinaviske Lande, skriver »Norg. Hand. og Sjøft.«. Desuden var Bestyreren af The Baltic and White Sea Conference, Sekretæren for Norges Rederforbund m. fl. indbudt.

Konsul Sigurd Hedberg, Malmö, valgtes enstemmig til Dirigent efter Forslag af Foreningens Formand, Skibsreder Otto Thoresen. Dirigenten henviste til den trykte Aarsberetning, hvorefter Bestyrer Jantzen oplæste Regnskabet og gav forskellige Oplysninger om Virksomheden i det foregaaende Aar. Regnskabet godkendtes, hvorefter Genvalg fandt Sted for saavel Lokal- som Fællesbestyrelsen, med Undtagelse af, at for Danmarks Vedkommende indtraadte Skibsrederne C. V. Petersen, Svendborg, og H. Petersen, Marstal, i Stedet for N. I. Ohlsen og L.v. d. Hude, som ikke ønskede Genvalg.



Der var fuld Enighed om et af Bestyrelsen stillet Forslag om Forhøjelse af Aarskontingentet. En enkelt Skibsreder var endogsaa tilbøjelig til at foreslaa, at dette sættes til 10 Øre pr. Ton som Minimum. Bestyrelsen havde dog ikke tænkt at indkræve 10 Øre, men vilde foreløbig nøjes med  $8\frac{1}{2}$  Øre pr. Ton, hvilket vilde give en effektiv Merindtægt af c. 20,000 Kr.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Samarbejde med The Baltic and White Sea Conference og andre Rederorganisationer med det Formaal at faa indført faste Certeparti- og Konossementsformer eller bestemte Klausuler som, i Følge en ny Lovparagraf, skulde være bindende for Foreningens Medlemmer, henviste Konsul H e d b e r g til The Baltic and White Sea Conference og de andre Organisationer. Der var aabenbart en international Bevægelse oppe i den omtalte Retning, og jo bedre man kunde faa Kontraktformularerne, desto færre Processer blev der, hvad der vilde være en direkte Vinding for Foreningen. Ganske vist havde enkelte Sejskibsredere, f. Eks. i Hamburg fra først af stillet sig noget uvillig overfor en saadan Foranstaltning, men de har senere skiftet Standpunkt.

Rederne Klaveness og Thoresen paapegede de nuværende Kontraktens urimelige Betingelser. Det kunde ganske vist synes at være et Overgreb, om Foreningen vilde øve Kontrol overfor sine Medlemmer, men Forholdet maatte søges bedret.

Thoresen gjorde opmærksom paa, at efter de nugældende Love kan et Medlem unddrages Foreningens Støtte, hvis Vedkommendes Optræden giver Anledning til begrundet Klage, saa den foreslaaede Bestemmelse indeholdt ikke andet, end hvad der allerede tidligere var praktiseret.

Hedberg og Bull, Kjøsterud, troede, at Tidspunktet for den foreslaaede Bestemmelse var heldigt valgt, da Befragterne var mere medgørlige, medens Fragterne var høje, hvorfor Sagen straks burde gennemføres.

Direktor Myhre glædede sig over den Tilslutning Bevægelsen havde faaet ved dette Møde. Rederne behøvede ikke at nære Betæneligheder for Følgerne ved at slutte sig til Sagen, han kunde meddele, at i London var endnu intet Ansvar blevet gjort gældende mod nogen Reder for Brud paa Lovene.

Efter Forespørgsel af Skibsreder Adolph Halvorsen udtalte Bestyrer Jantzen, at ingen Organisation kunde paatvinge Foreningen en Beslutning, som ikke forud var nøje overvejet og akcepteret af denne. Foreningen kunde sige Nej til, hvad den ikke bifaldt og kunde nægte at lade sig repræsentere ved saadanne Forhandlinger eller kunde give sine Delegerede et meget begrænset Mandat. Bestyrelsen havde heller ikke tænkt sig, at der skulde oprettes fast dømmende Komitéer i de tre Lande, men derimod, at der i hvert forekommende Tilfælde skulde nedsættes en speciel Komité for at sikre den mest kvalificerede Sammensætning. Medlemmerne til denne vilde i saa Fald blive udnævnt hver af sit eget Lands Lokalbestyrelse.

Konsul Lauritzen, Esbjerg, henviste til Balteon- og Ballimecertepartiet og udtalte, at de danske Redere hilste den rejste Bevægelse med udelt Tilfredshed.

Skibsreder Kay Reinhardt holdt derefter et Fordrag over »The International Shipping Federation« som et Værn imod Arbejderorganisationerne. Bevægelsen opstod i 1907, men fik først sin nuværende Form efter Strejkerne i Antwerpen, Rotterdam og Generalstrejken i Sverige i 1909. Hovedkontoret var i London, men Foreningen havde fundet Tilslutning i England, Holland, Belgien, Tyskland, Danmark og Sverige. De forberedende Skridt ved Foreningens Dannelse havde været vanskelige, men lidt efter lidt var Linierne blevet tydeligere. Hovedformaalet var at virke for »free labour« og sikre ensartede Stuverforhold. Den effektive Støtte, som Foreningen havde ydet, havde maaske hidtil ikke været stor, da de forberedende Arbejder havde været vanskelige. Taleren

fremhævede, at netop fordi Arbejderne fremmede deres Formaal ved international Organisation, maatte Rederne gøre det samme. Det det galdt om for den Slags Foreninger var at have saa rigelige Midler, at man kunde udholde en længere Kamp, hvadenten denne gik i Retning af Leje af Arbejdshjælp eller af Erstatning til de Redere, som maatte lægge deres Skibe op, eller af andre hensigtsmæssige Foranstaltninger.

Klaveness gjorde gældende, at denne Sag for Tiden havde mere aktuel Betydning for Sverige og Danmark end for Norge, men han haabede, at Situationen vilde blive noget anderledes om et Par Aar. Norges Rederforbund kunde statutmæssig ikke tiltræde Foreningen; det var desuden ikke heldigt for en ny Forening at tage for mange Opgaver op. Forholdene i Norge var endvidere noget anderledes end i Sverige og Danmark, hvor den meste Tonnage anvendtes i Hjemmetrafiken, medens den norske Tonnage var ganske anderledes spredt ud over Verden. Skibstyperne var ogsaa meget afvigende. Taleren ansaa det som en Selvfølge, at Indmeldelse i en saadan Forening maatte ske gruppevis og tænkte sig, at man paa denne Basis kunde faa Tilslutning fra norsk Side; han spurgte om de svenske og danske Redere var indmeldt i deres Helhed?

Hertil svarede saavel Hedberg som Reinhardt — Ja! Reinhardt var enig med Klaveness i, at man f. Eks. burde sondre mellem Lastebaade og Ruteskibe.

Efter et Par Bemærkninger af Thoresen og Reinhardt om Forholdet under Timecharter, gik man over til Drøftelse af Bunkerkontrakterne.

Thoresen gjorde for de nuværende uklare Forhold, som under en Strejke altid gik i Kulleverandørens Favor.

Halvorsen var taknemmelig, fordi Lokalbestyrelsen havde taget Spørgsmaalet op. Han vilde ikke selv foreslaa nogen ny Strejkeklausul, men vilde fremhæve, at en Købmand bør være forpligtet til at levere de Kul, han har paa Lager, naar en Strejke udbryder, og ligeledes under en Krig, hvor der ikke foreligger effektiv Blokade. Desuden turde det være et Spørgsmaal, om ikke den Ladning, som var afskibet efter Strejkens Udbrud, kom ind under Kontrakten.

Bestyrelsens Forslag om Udarbejdelse af en Kontrakt og om at lade denne cirkulere blandt Medlemmerne, saaledes at disse faar Lejlighed til at fremsætte deres Bemærkninger dertil, vedtoges enstemmigt.

Konsul Hedberg gjorde derefter opmærksom paa, at det næste femaarig Søfartsmøde efter Tur skulde afholdes i Sverige, formodentlig i Gøteborg eller Malmö, men paa Grund af visse Forhold ansaa han det som ønskeligt, at det overlodes de svenske Reder at bestemme Tid og Sted i 1913 eller 1914.

Dette vandt Bifald, hvorefter Mødet hævdedes.

Senere deltog de fremmede Repræsentanter, efter Indbydelse af den svenske Bestyrelse, i en vellykket Udflugt til Saltsjøbaden, under hvilken der herskede en hjertelig og fornøjelig Stemning.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. De barometriske Depressioner er kun i ringe Grad udviklet i Juli, og i Overensstemmelse dermed er Vejret i denne Maaned overvejende roligt. Det høje Tryk ved Azorerne viser sig nu mest udpræget; de uregelmæssige Barometersvingninger er kun smaa, hvorfor ogsaa de vestlige Vinde mellem

40° og 55° N. Br. er mere støt end i de øvrige Maaneder og kun sjældn stærke. Vest for 30° V. Lgd. kommer disse Vinde overvejende fra SV., og paa den evropæiske Side blæser de nu hyppigere fra NV. end fra SV.

NØ. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid. Dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed, og ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstille-Bælte, der skiller den fra den nu fuldstændig udviklede SV. Monsun. Denne gaar atter jævnt over i SØ. Passaten, som rækker langt Nord for Linien.

Kystvindene stemmer i det væsentlige overens med Forholdene i Juni.

Storme er sjældne i Juli; kun SØ. for New Foundlands Bankerne forekommer 7—11 pCl., ellers er Hyppigheden overalt under 4 pCl. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne til Savannah træffer man ingen Storme, dog kan Passaten undertiden blæse meget frisk.

Orkaner forekommer endnu i Juli kun sjældent i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer og i Vestindien.

Tagelhyppigheden naar sit Maksimum i Juli. For New Foundlands Omegn er Gennemsnitsantallet af Taagelimer om Maaneden over 300. Syd for 40° N. Br. er der næsten taagefrit, kun paa den amerikanske Kyst indtil Kap Halleras og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvo træffer man nogen Taage. Paa Damperruten fra Kanalen til 30° V. Lgd. er Hyppigheden ligeledes tillaget en Del, og paa Damperruten Syd paa forekommer der ofte diset, usigtbar Luft fra Madeiras Bredder og til de Kap Verdiske Øer.

Is. I normale Aar ligger Gennemsnitsgrænsen for Drivisen i Juli atter lidt nordligere end Junigrænsen, dog er Juli i det hele ingenlunde nogen isfattig Maaned.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 18. ds., at der i Maj og Juni er rapporteret mange Isbjerg og Pakis paa New Foundlandsbankerne Øst for Kap Race, saa langt mod Syd som til 38° 20' N. Br.

De forenede Damperruter til og fra New York er indtil videre stadig stærkt sydlige; for udgaende styres saaledes: Fra Bishop Rock i en stor Bue til 45° V. Lgd. paa 38° N. Br.; derfra retvisende Vest til 50° V. Lgd. paa 38° N. Br. og derfra til Nantucket Fyrskib og New York.

For østgaende bør Dampere styre saaledes: Fra New York til 70° V. Lgd. paa 40° N. Br., derfra til 50° V. Lgd. og 37° 40' N. Br.; derfra retvisende Øst til 45° V. Lgd., og fra 45° V. Lgd. paa 37° 40' N. Br. i en stor Bue til Bishop Rock.

Middelhavet. NV. Monsunen i den sydlige Del af det østlige Middelhav er endnu mere fremtrædende end i Juni, naar fuldt udviklet saa langt som til Sicilien og kan endnu erkendes forbi Sicilien og Sardinien. Monsunagtige ØNØ. Vinde hersker paa Strækningen fra Tunis til Gibraltar. Forsætninger mod Øst (NØ. og SØ.) er nu overalt overvejende ogsaa i den østlige Del; kun i Nærheden af Kretas Syd- og Veskyst forekommer ogsaa hyppigt vestgaende Strømme.

### Fragtmarkedet.

Medens de store Markeder, som Østen, Sortehavet og La Plata, ikke er undergaaet Forandringer af nævneværdig Betydning i Ugens Løb, har Fragterne fra Østersøen og Hvidehavet udviklet sig yderligere i Redernes Favor, og der er i de sidste Dage effektueret en lang Række Befragtninger til meget lønnende Rater. Ikke alene fra de finske og svenske Pladser er Raterne særdeles høje, men de russiske Havne som Riga, Narva, Windau etc. har maattet følge Trop, og i mange Tilfælde har Rederne næsten kunnet faa, hvad de vilde have. Efterspørgslen for Tonnage er ikke saa lidt større end Tilbudet, og efter alle Solemærker at domme, vil Fragtraterne komme yderligere op. En Del

Befragtere synes endnu ikke at have faaet Øjnene op for Nødvendigheden af at maatte betale høje Fragter, men jo længere de venter, desto dyrere bliver Baadene. Det maa siges til Redernes Ros, at de gør deres bedste for at udnytte deres Chancer, nu, da de endelig en Gang efter mange Aars Venten er bleven Situationens Herrer. Nordamerika har endnu ikke fragtet ret meget, men Under-tonen i dette Marked er særdeles fast, da Tonnage kun udbydes ret sparsomt, og Tendensen er efter de seneste Befragtninger at døme stigende. Kulfragterne i alle Retninger er stadig udmærkede. Til Middelhavet og i Særdeleshed til Østersøen er de meget faste og delvis højere, hvorimod de er faldet lidt til Sydamerika. Der er vedvarende et godt Begær efter Dampere paa Timecharter til udmærkede Fragter, og en Række Befragtninger fandt Sted i Ugens Løb. Bl. a. betalles 5/6 Dødvægt for en stor Dampere for en Tur til Østen, Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, £ 600 for en 600 Stds. Dampere Nord- og Østersøfragt (12 Maaneder), £ 560 for en 525 Stds. Dampere (6 Maaneder), £ 625 for en 650 Stds. Dampere (10 Maaneder). Af Befragtninger i de enkelte Markeder nævner vi som følger:

Østen. Ris Saigon eller Haiphong 35/— til Nantes pr. August. Fosfat Ocean Island/Stettin 41/—. Fra Kurrachee til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 20/— à 20/6 pr. Juli paa net terms, c. 19/— pr. August.

Sortehavet etc. Nikolajeff/Rotterdam 9/— for Erts (2.500 Tons daglig Lastning og Losning). Korn Odessa/Rotterdam 9/6, Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 9/6, Azow/Rotterdam 10/6, Weseren 10/9, Hull 11/9, Marseille Fres. 13. Alt pr. prompt. For August og senere holder Rederne igen.

Middelhavet. Erts 6/— Algier/Sunderland, 7/— Porman/Rotterdam, 7/9 West Hartlepool. For Stykgods betalles 9/6 Dødvægt fra Genua og Marseille til Hamburg. Fra Bilbao er Ertsfragterne paa Basis af 6/— til Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika. Deals fra Canada faste paa Basis af 53/9 à 55/— fra Miramichi til Englands Vestkyst. Kasseolie fra New York 28 Cents til Brasilien, 27 River Plate, 23 Algier, 25 Japan. Paa Form »O« fra Savannah 41/3 til U. K. eller Kontinentet. Tommer fra Golfen 100/— til Rotterdam eller Antwerpen, 105/— Cardiff og Swansea, 152/6 Buenos Aires.

Sydamerika. En Del Bande sluttedes pr. Juni— Juli til omkring 20/— O. C. til U. K. eller Kontinentet (6 d. mindre direkte Havn), medens Buenos Aires betalte 17/6 à 18/— og Bahia Blanca 19/6 à 20/6.

Østersøen. For Korn fra Petersborg bydes nu 1/6. Hvedebasis til London eller Rotterdam. 1/9 Antwerpen. Pulpwood Mk. 26—27 pr. Favn til Rotterdam, Fres. 40 Velzen eller Terneuzen, 45 Rouen. Riga noterer 28/— à 30/— for skaaren Last til Østkysten, og 35/— skal være betalt pr. indtagen Favn Kortprops Riga/West Hartlepool. Libau er meget stille, men fra Windau sluttedes nogle Baade, og der betalles bl. a. 1/2¼ Havrebasis Rotterdam, 1/4½ Antwerpen, Fres. 38 D. B. Ostende, Fres. 40 Antwerpen, og 30/— bydes til Hull. Königsberg er temelig livløs, men derimod er Finland meget fast. Der betalles for Kortprops 33/— à 38/— til Østkysten (alt efter Størrelse og Ladepladser). 45/— til Wales. Endvidere Fres. 45 D. B. B. Trångsund/Antwerpen (500), Hll. 20 Trångsund og Kotka/Amsterdam (700—950), Hll. 21 à 22 Nordfinland/Amsterdam (700—1.200), Fres. 43 Wiborg/Gravelines (400), Fres. 41 udelukkende D. B. Sydfinland/Ghent (470). — Hvidehavet ligeledes meget fast, og der betalles fra Archangel for D. B. B. Hll. 30 til Amsterdam (900—1.300 Stds.). 50/— Cardiff (600), Fres. 63 Honfleur (750), London 50/— D. B. 1/3 Boards (1.200).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth betalles 6/— à 6/3 Kronstadt, 7/6 Åbo (1.150), 6/6 Bandholm (1.200), Kjøbenhavn 6/1½ (2.100), 6/3 Aalborg (1.400), 9/9 Lissabon (2.000), 11/6 Genua (500—5.000), 12/—

(Fortsættes Side 388.)

## BERETNING

fra

# Dansk Sejlskibsrederi-Forening

## for Aaret 1911.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

### Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte efter Tur paa den sidste ordinære Generalforsamling: F. L. Knakkegaard, Nykøbing, Mors, og P. N. Winther, Nordby, Fano.

F. L. Knakkegaard genvalgte enstemmigt, og i Stedet for P. N. Winther, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Skibsreder A. M. Knudsen, Sønderho, Fano, ligeledes enstemmigt.

Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal, og Translator Rasmussen, Svendborg, er ved Afdelingen for mindre Skibes Udmeldelse af Foreningen 1. Januar 1912 samtidig udtraadt af Bestyrelsen.

Bestyrelsen beklager, at den ved Skibsreder Winthers Udtræden mister et afholdt Medlem, der med Interesse har deltaget i Foreningens Arbejde siden dens Oprettelse. Foreningen bringer ham og Fanos andre Skibsredere en varm Tak for den trofaste og offervillige Maade, hvorpaa de altid har støttet den. Winther var tillige en af de Redere, som Foreningen skylder sin

Oprettelse, og herfor har han gjort sig fortjent af Sejlskibsarten. De øvrige afgaaede Medlemmer skylder Foreningen ligeledes Tak for det Arbejde, de har udført i Foreningens Interesse.

Foreningens Bestyrelse har saaledes i det forløbne Beretningsaar bestaaet af:

C. P. Lund, Ronne, Formand; N. J. Ohlsen, Marstal, Næstformand; J. C. Carlsen, Marstal; J. Ph. Jørgensen, Thuro; F. L. Knakkegaard, Nykøbing, M.; A. M. Knudsen, Sønderho; Alfred Nielsen, Rudkøbing; C. V. Petersen, Svendborg; L. Rasmussen, Svendborg, og N. E. Schmidt, Marstal. De to sidstnævnte indtil 1. Januar 1912.

### Kredsstyrelserne.

Efter at have beklædt Posten som Kredsfornand i Østjyllands Kreds i kun eet Aar er Havnefoged Jørdahn, Kolding, afgaaet ved Døden. Afdøde har altid staaet Foreningen nær og været meget interesseret i Arbejdet for Sejlskibsartens Vel, og Foreningen skylder ham sin Tak herfor samt for den desværre allfor korte Tid, han virkede som dens Tillidsmand.

### Regnskabet.

Foreningens Regnskab for 1911 udviser følgende:

### Indtægt.

### Udgift.

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Kassebeholdning og indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg pr. 31. December 1910.....	1 485	31	Administrationsudgifter:				
Indbetalt af Kredsafdelingen for:	Kr.	Ø.	Kontorudgifter .....	72	99		
Bornholm .....	151	37	Lønninger, Kontorleje m. m. ....	2 500	00		
Sjælland .....	186	95	Porto og Telegrammer .....	116	51		
Fyn og Langeland .....	1 891	20	Annøer og Brandpræmie ..	26	35		
Ærø .....	1 965	15	Bogtrykkerarbejde .....	130	57		
Østjylland .....	122	50	Revision .....	32	00		
Nordjylland .....	75	00	Bladhold .....	40	40		
Thyland og Mors .....	70	15	Telefon .....	80	05		
Fano og Vestjylland sydfor			Rejseudgifter til Fællesrepræ-				
Limfjorden .....	241	65	sentationen .....	1 480	00		
Afdelingen for mindre Skibe ..	2 467	60	Andre Rejseudgifter .....	348	10	4 826	97
	7 171	57	Aarsbidrag til Fællesrepræsentationen ..			500	00
Overordentlige og udenlandske Medlemmer ..	262	48	Stenografering ved Generalforsamlingen ..			89	00
Renter .....	133	64	Udgift ved do. ....			81	10
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart			Forskelligt .....			10	00
refunderet Rejseudgifter .....	1 480	00	Sekretærens Indskud .....			486	15
Sekretærens Indskud .....	486	15	Renter .....			1	06
Haandbogen i praktisk Sømandsskab betalt			A/S Dansk Søfartstidende:           Kr. Ø.				
i Afdrag .....	900	00	Abonnement i 2. Halvaar 1910. ....	2 169	40		
			do. i 1. do. 1911. ....	2 129	40	4 298	80
			Indestaaende i Handels- og Landbrugs-				
			banken i Svendborg pr. 31. Decbr. 1911	1 519	59		
			Kassebeholdning pr. 31. December 1911 ..	106	48		
	11 919	15				11 919	15

Balance pr. 31. December 1911.

AKTIVER		Kr.	Ø.	PASSIVER		Kr.	Ø.
Indestaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. Decbr. 1911	1 519	59		A/S Dansk Søfartstidendes Tilgodehavende pr. 31. Decbr. 1911	2 093	40	
Kassebeholdning pr. 31. Decbr. 1911	106	48		Saldo	1 314	51	
			1 626	07			
Resttilgodehavende hos »Haandbogen«			1 250	00			
Kontorinventar	Kr. 590	93					
÷ 10 % Afskrivning	» 59	09					
			531	84			
			3 407	91			
						3 407	91

Svendborg, den 15. Marts 1912.

C. Minor Rasmussen.

Vi, undertegnede Revisorer, har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab med Bilag samt efterset Kassebeholdningen og befundet alt i Orden.

Svendborg, den 13. Maj 1912.

P. N. Harbye.

R. S. Hansen.

### Foreningens Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Foreningens Delegerede har indtil 1. Januar 1912 bestaaet af: C. P. Lund, L. Rasmussen (Afdel. f. m. Skibe) og C. Minor Rasmussen med henholdsvis følgende Suppleanter: J. Ph. Jørgensen, N. E. Schmidt (Afdel. f. m. Skibe) og J. C. Carlsen.

Efter at Afdelingen for mindre Skibe havde udmeldt sig af Foreningen (se Afsnittet herom), er Afdelingens Delegeret og Suppleant fra 1. Januar d. A. udtraadt af Repræsentationen. I Henhold til dens Vedtægter har Repræsentationen anmodet Foreningen om at vælge en ny Delegeret og Suppleant, og Bestyrelsen har derefter valgt Skibsreder J. C. Carlsen til Foreningens tredje Delegerede og som Suppleanter Skibsrederne C. V. Petersen og Alfred Nielsen.

Fra 1. Januar 1912 har Foreningens Delegerede bestaaet af: C. P. Lund, C. Minor Rasmussen og J. C. Carlsen med henholdsvis følgende Suppleanter: J. Ph. Jørgensen, C. V. Petersen og Alfred Nielsen.

### Arbejderforsikringsraadet.

I Skrivelse af 28. Marts d. A. har Indenrigsministeriet anmodet Bestyrelsen om i Stedet for Konsul P. Rechner, der har ønsket sig fritaget for det ham betroede Hverv som Medlem af Arbejderforsikringsraadet, at ville udpege et Medlem til at indtræde i Raadet for den resterende Del — indtil 1. April 1916 — af Konsul Rechner's Mandattid.

Bestyrelsen har enstemmig indstillet sin Formand, Konsul C. P. Lund, der under 6. Maj d. A. af Indenrigsministeriet er udnævnt til at overtage bemeldte Hverv.

### Navigationsvæsenet og Søneringsloven.

I et Udvalg, som af Ministeriet for Handel og Søfart er nedsat den 2. Juni f. A. i Anledning af Spørgsmaalene om Navigationsvæsenets Omordning og Ændringer i Søneringsloven, er efter Repræsentationens Indstilling indtraadt Styrmand Chr. Christensen, Skibsreder H. J. Christensen af Marstal, Kaplajn A. V. Knudsen, Direktør K. Reinhard, Skibsreder Martin Carl og Maskinmester Oscar Mortensen.

### Revision af Sølovens Kapitler 3, 4 og 12.

Den herom den 29. Juni 1910 nedsatte Kommission har ved nærværende Beretnings Slutning ikke afgivet Betænkning.

Overliggedagspenge for Sejlskibe. Herom har Foreningen tilskrevet Sølovs-Kommissionen: »Dansk Sejlskibsrederi-Forening har fra Afdelingen for mindre Skibe modtaget nedenstaaende Skrivelse:

»Hr. Kommandør J. A. D. Jensen, R. af Dbg. p. p.  
København.

Skont det er os bekendt, at den Kommission, som for nogen Tid siden — med Dem som Formand — nedsattes, kun havde til Opgave at revidere Sølovens Kapt. 3, 4 og 12, anser vi det dog for sandsynligt, eller dog ikke udelukket, at Kommissionen til sin Tid maasko vil kunne enten udtale sig om eller paapege Steder udenfor de nævnte Kapitler, hvor Ændringer eventuelt maatte kunne ønskes.

Hvis noget saadant maatte blive Tilfældet, vilde vi herved høfligst anmode Kommissionen om at paapege, at der i Sølovens § 120 er fastsat for alle Sejlskibe i Overliggedagspenge 30 Øre pr. Netto Reg.-Ton.

Denne Betaling er for ringe for et mindre Sejlskib, hvis Udgifter er forholdsvis langt højere end et større Skibs. Til Eksempel vil et Skib paa 20 Tons efter denne Beregning kun faa 6 Kr. om Dagen, og at dette ikke er tilstrækkeligt til Skibets Forrentning, Hyre, Kost m. m. turde være indlysende. — Hvorvel nu denne Sølovens Bestemmelse kan omstødes af Certepatiet, maa det dog anses for uheldigt, at Loven fastsætter et saadant Beløb, da dette let kan blive — og virkelig ogsaa er blevet — benyttet som en Norm for Befragterne.»

Ved at gengive Afdelingens Skrivelse tillader Foreningen sig at gøre opmærksom paa, at det er ikke alene ved Befragtning, at det i Søloven fastsatte Beløb bliver brugt som Norm, men i de fleste Tilfælde — om ikke i alle — her i Skandinavien, hvor der ved Domstolene tilkendes Skibe Erstatning for Ophold ved Havari eller lignende.

Et af de nyeste Tilfælde af denne Art, der er kommet til Foreningens Kundskab, er Sø- og Handelsrettens Dom af 29. December 1910 i Sagen »Alfhild« kontra Københavns Havnevæsen, optaget i *Dansk Søfartstidende* for 2. Juni 1911.

Det er nu snart tyve Aar siden, de her nævnte Overliggedagspenge fastsattes i Forhold til de dengang eksisterende Udgifter ved Driften af et Skib, hvor Hyre og Kost for Sejlskibes Vedkommende udgør den overvejende Del. I disse ca. 20 Aar er Udgiften til Hyren steget

mindst 25 pCt., og noget lignende er Tilfældet med Kosten, uden at der er sket nogen Forandring af Betalingen for Overliggedagspenge.»

### Kaptajns Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Salget af Bogen har været normalt, og der er i Regnskabsaaret 1911 afbetalt paa Gælden til Foreningen Kr. 900 og betalt i Renter Kr. 96.75.

Restgælden pr. 31. December 1911 var Kr. 1250. Herfor havde i Aktiver 481 indb. og 513 uindb. Eksemplarer samt en kontant Beholdning af Kr. 38.13.

### Midlertidig Lov om Lastelinie.

Under 22. September f. A. modtog Foreningen gennem Repræsentationen fra Ministeriet for Handel og Søfart i Afskrift følgende Skrivelse:

«Som formentlig den ærede Fællesrepræsentation bekendt indledede Regeringen efter Emanationen af midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaende og Lastelinie Forhandlinger med den engelske Regering om en Overenskomst om gensidig Auerkendelse af de i England og Danmark gældende Bestemmelser om Lastelinie.

Under Forhandlingerne opnaedes der vel i det væsentlige Enighed, men der viste sig at være Uoverensstemmelse mellem de paagældende danske Forslag og de fra engelsk Side for Auerkendelsen stillede Fordringer paa følgende 3 Punkter.

1. fra dansk Side ønskes der givet saavel Træsejlskibe som Jern- og Staalsejlskibe en Reduktion i Frihødet for «rise of floor» (Bundtangens Stigning), medens der efter de engelske Bestemmelser alene indrømmes Reduktion for Jern- og Staalsejlskibe.
2. de danske Bestemmelser indrømme en Reduktion af Frihødet paa Grund af Formindskelse af Finhedskoefficienten. Denne Reduktion har den engelske Regering ikke fundet at kunne billige i saa vid Udstrækning som fra dansk Side ønsket.
3. de danske Bestemmelser angaaende Korrektion for Spring for Skibe med en Længde af under 45 Meter har den engelske Regering ønsket modificerede.

Som det fremgaar af vedlagte Aktstykker har den engelske Regering under de fortsatte Forhandlinger fastholdt Kravet om, at de danske Bestemmelser om Reduktion af Frihødet paa Grund af Formindskelse af Finhedskoefficienten opgives, medens den er indgaaet paa at anerkende de danske Bestemmelser om Reduktion for «rise of floor» i Træsejlskibe, mod at Bestemmelserne om Reduktion for meget stort Spring «Excess of sheer» bringes i Overensstemmelse med de i saa Henseende i de engelske Bestemmelser givne Regler. I den sidstnævnte Henseende er der stillet Fordring om, at den danske Regering afgiver en udtrykkelig Erklæring om, at den særlige danske Bestemmelse angaaende Korrektion for Spring for Skibe med en Længde af under 45 m kun skal finde Anvendelse paa Skibe, der gaa i nærmero angivne kortere Farter, jfr. den med Bilag i Afskrift hosfølgende Skrivelse af 30. Juni d. A. fra Udenrigsministeriet.

Angaaende de foreliggende Spørgsmaal har Ministeriet derefter indhentet en Erklæring fra Lastelinieudvalget, og Udvalget har tilraadet at søge den omhandlede Overenskomst afsluttet paa følgende Vilkaar:

1. Kravet om en særlig Reduktion for danske Skibe af Frihødet paa Grund af Formindskelse af Finhedskoefficienten opgives.
2. Den danske Regering afgiver en udtrykkelig Erklæring om, at den særlige danske Bestemmelse angaaende Korrektion for Spring for Skibe med en Længde af under 45 m alene skal være gældende for Skibe i den indskrænkede Fart.
3. Den efter de nugældende danske Bestemmelser indrømmede Reduktion af Frihødet paa Grund af «rise of floor» saavel for Træsejlskibe som for Jern- og Staalsejlskibe fastholdes.

Ministeriet maa imidlertid anse det for tvivlsomt, hvorvidt den engelske Regering vil indgaa paa at indrømme Træsejlskibe Reduktion af Frihødet baade for «rise of floor» og for Skibe med meget stort Spring.

Under Hensyn hertil maa man, forinden der paa ny rettes Henvendelse til den engelske Regering, ønske at modtage en Udtalelse fra den ærede Fællesrepræsentation om, hvorvidt samme, hvis Overenskomst med den engelske Regering kun kan opnaas paa det Vilkaar, at man forinden at opgive den særlige Reduktion for den forngede Finhedskoefficient tillige opgiver enten Kravet om Korrektion for Spring eller Kravet om Korrektion for «rise of floor» for Træsejlskibe, vilde tilraade at vælge det ene eller det andet af de nævnte Alternativer.»

Til at overveje og tage Stilling til denne Skrivelse nedsattes med den øvrige Bestyrelses Billigelse et Udvalg bestaaende af Bestyrelsesmedlemmerne i Svendborg og Marstal, der senere supplerede sig med Skibsbygmestrene N. P. Petersen, Thurø, og L. J. Bager, Marstal.

Udvalget har sammen med Repræsentanter for Kredsstyrelserne for Fyn og Ærø afholdt flere Fællesmøder, ligesom de nævnte to Herrer har foretaget en Rejse til København for at søge visse nødvendige Oplysninger.

Det vedtoges derefter til Repræsentationen at indsende nedenstaaende Skrivelse:

«I Anledning af den fra Fællesrepræsentationen modtagne Afskrift af en Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart, dat. 22. September 1911, skal Dansk Sejlskibsrederi-Forening tilde sig at udtale følgende:

Det staar ikke Sejlskibsrederi-Foreningen ganske klart, hvorledes de med Ministeriets Skrivelse fulgte Aktstykker fra Foreign Office i England og den kgl. danske Gesandt i London skal forstås.

Hvorvel man er klar over, at danske Skibe ikke vil kunne opnaa saavel Reduktion for «rise of floor» som for ubegrænset Spring, ser man ikke, om det staar den danske Regering frit for at vælge imellem disse to Reduktioner. For saa vidt dette maatte være Tilfældet, maa Dansk Sejlskibsrederi-Forening anbefale, at man vælger at bibeholde Reduktionen for ubegrænset Spring, idet man nemlig maa holde for, at denne Reduktion i de allerfleste Tilfælde vil give de største Fordele.

Skal der imidlertid til Bibeholdelse af en saadan Reduktion knyttes den Betingelse, at Reduktionen kun vil være anvendelig paa danske Skibe i indskrænket Fart eller i hvert Fald paa danske Skibe, som ikke anløber britisk Havn, vil Fordelen ved at vælge denne Reduktion og samtidig opgive Reduktionen for «rise of floor» betydeligt formindskes.

Man vilde i saa Fald anse det for heldigst, om man bibeholdt Korrektionen for «rise of floor», idet man jo maa formene, at det udelukkende maatte ligge i det danske Ministeriums Haand, om det vilde tilstaa yderligere Korrektioner for Skibe, naar disse ikke anløber britisk Havn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening maa formode, at man i Frankrig — hvis Regler for Udregning af Frihødet ikke indeholder Begrænsninger i Reduktionerne for ubegrænset Spring — ikke vilde gøre nogen Indvending imod, at de danske Regler fulgte det samme Princip, og man skal derfor henstille, at Ministeriet opfordres til at tage under Overvejelse, hvorvidt der — saafremt altsaa England under alle Forhold fastholder Kravet om, at der ikke gives Reduktion for ubegrænset Spring for Skibe, der anløber britisk Havn — kan anbringes et særligt Mærke for Anløb af britisk Havn og et særligt Mærke for Anløb af andre Havne.

Sejlskibsrederi-Foreningen skal yderligere tillade sig at forespørge, om der ikke vil være en Mulighed for at bibeholde Reduktionen for «rise of floor» og samtidig erholde en Reduktion for Forøgelse i Springet, naar den ikke bliver ubegrænset, saaledes som oprindelig foreslaet, men Grænserne dog blev en Del udvidet udover dem, der nu er fastsat i de engelske Regler.

Man skal tillade sig principielt at foreslaa, at man bibeholder Reduktionen for «rise of floor», og at man i Stedet for Begrænsningen af Reduktionen, der efter de engelske Regler nu sættes til  $\frac{1}{4}$  af det halve af Normalspringet, fastsætter Grænsen for Reduktionen til  $\frac{1}{4}$  af 75 pCt. af Normalspringet for Skibe paa 36 m Længde og derunder. Man vilde i saa Fald undgaa de abnorme Forhold, som man fra engelsk Side har paapeget vil kunne finde Sted paa Grund af overdreven stort Spring, og man vilde samtidig have taget Hensyn til de ganske særlige Former, som igennem lange Tider med godt Resultat er givet en Mængde dansk-byggede Skibe.

Subsidiært foreslaas, at Reduktionen for Spring fastsættes til  $\frac{1}{4}$  af hele Normalspringet, og at Begunstigelser for «rise of floor» bortfalder for Træskibe.»

Repræsentationen har anbefalet de i Skrivelsen fremsatte Synspunkter.

### Russisk Lastelinie.

I Henhold til de af Foreningen gennem Fællesrepræsentationen indhentede Oplysninger er de russiske Bestemmelser vedrørende Dyblastelinie endnu ikke blevet offentliggjort i den russiske Lovtidende. Det vides ikke, hvornaar Offentliggørelsen vil finde Sted, hvorefter der formentlig vil hengaa 6 Maanedre, inden Bestemmelserne træder i Kraft.

Disse gælder ikke for Finland.

Angaaende Spørgsmaalet om en Dyblastelinie i indskærmet Fart skal Bestyrelsen henvise til det i sidste Aarsberetning (jfr. D. S. Nr. 49, 1911) under Afsnittet Lasteliniebestemmelser i Tyskland udtalte. Man har yderligere taget Anledning til indenfor Fællesrepræsentationen at fremdrage dette Spørgsmaal særlig med Hensyn paa Muligheden af Indførelsen af russiske Lasteliniebestemmelser.

### Tilsynet med Skibe.

**Dampskibstilsynet.** Efter Indstilling af Fællesrepræsentationen har Ministeriet for Handel og Søfart valgt Foreningens Sekretær til som Repræsentant for Sejlskibsrederne at indtræde i det Udvalg, der er nedsat til Udarbejdelse af en ny Dampskibsbekendtgørelse, naar Spørgsmaal af Betydning for de under Dampskibstilsynsloven hørende sejlforende Fartøjer foreligger til Behandling. Sekretæren har derefter deltaget i de af Udvalgets Moder, hvor Afsnittet i Dampskibsbekendtgørelsen for Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft behandledes. Bekendtgørelsen er endnu ikke traadt i Kraft.

**Sejlskibstilsynet.** Det vil erindres fra sidste Beretning, at Foreningen i Begyndelsen af forrige Aar har andraget om, at der foretages visse Ændringer i Sejlskibstilsynsloven, hvorved Synet for alle under denne Lov hørende Skibe, der ikke befordrer over 12 Passagerer, kun foretages hvert andet Aar, samt at Tonsgrænsen for den laveste Betaling for Synet forhøjes til 100 Tons.

Et fra Ministeriet for Handel og Søfart til Fællesrepræsentationen oversendt foreløbigt Udkast til Forslag til Ændringer i Sejlskibstilsynsloven har været behandlet i et Udvalg, hvori Foreningens Sekretær havde Sæde, ligesom det har været underkastet en nøje Prøvelse indenfor Repræsentationen.

De vigtigste af de foreslaaede Ændringer berører følgende Paragraffer i Sejlskibstilsynsloven saaledes:

§ 1. Her foreslaas, at ethvert dansk Skib eller Fartøj af 3 Tons eller derover kommer ind under Loven.

Repræsentationen har ikke kunnet tiltræde denne Bestemmelse, ej heller de herfor fremsatte Grunde, men har anbefalet, at Dæksfartøjer under 3 Tons og alle aabne Fartøjer fritages for Tilsynsbestemmelsen.

§ 4 tilføjes en Bestemmelse om Lægters Hjælpe-midler til selvstændig Deltagelse i Navigeringen.

Meningerne om dette Spørgsmaal har indenfor Repræsentationen været delle, men Repræsentationen forudsætter, at Ministeriet vil raadføre sig med den om de Bestemmelser, det med Hensyn til de her omhandlede Forhold paatænker at tage.

§ 7. Der er taget Hensyn til det foran omtalte Krav, at Synet kun foretages hvert andet Aar, men derimod ikke til, at Tonsgrænsen for den mindste Betaling for Synet forhøjes. Endvidere fremsættes, at Ministeren kan bestemme, hvorvidt og til hvilken Tid de i denne Lovs § 10, 2, og 3. Stykke, nævnte Eftersyn (Bundeftersyn for uklassede Skibe) vil være at foretage i de mellemliggende Aar.

Repræsentationen har henledt Ministeriets Opmærksomhed paa det af Foreningen udtalte Ønske om, at Grænsen for Minimalbetalingen for Synet rykkes op fra 80 Tons til 100 Tons, og den har endvidere udtalt, at den anser de nuværende Bestemmelser for Bundeftersyn for fyldestgørende, og at den iøvrigt finder, det vil være billigt, om Loven fritog mindre Fartøjer (under en nærmere bestemt Størrelse) for Omkostningerne ved Synet, der saaledes maatte bæres af Statskassen.

Endvidere har Repræsentationen henstillet, at der ikke forlanges Syn for de Skibe, der uden at have været i Danmark i det Aar, i hvilket de er synspligtige, kommer hjem for Oplægning el. lign., imod at Synet skal fore-

tages, for Skibet igen gaar i Fart. Endelig har Repræsentationen foreslaaet, at der i Tilsynsloven gives en anden Definition af »Kystfarte«, end den i Lovens § 30 fastslaede.

§ 31 tilføjes en Bestemmelse om, at Regeringen bemyndiges til at træffe Bestemmelser om Tilsynet med danske Skibe og Fartøjer, som furor mellem Havne udenfor Kongeriget.

Repræsentationen har tiltraadt denne Tilføjelse.

Bestyrelsen haaber, Ministeriet vil tage Repræsentationens Henstilling om at fritage mindre Fartøjer for Omkostningerne for Synet under velvillig Overvejelse. Den ser ingen Grund til, at et af det offentlige paabudt Tilsyn, omend kun delvis, skal bæres af Sejlskibsrederne, saa meget mindre, som Udgifterne ved Fiskeri- og Fabrikstilsynet ikke er paalagt disse Erhverv, men bæres af Staten.

En saadan Ulighed vil vanskelig kunne opretholdes, og Bestyrelsen skal iøvrigt henvise til det om dette Spørgsmaal i Aarsberetningen for 1909 udtalte. Om Ønskeligheden af en anden Definition af Kystfarten har Foreningen flere Gange udtalt sig og har af flere Grunde anbefalet en Udvidelse. En saadan Udvidelse, f. Eks. til Linien Skagen—Vingå og Linien Sandhammeren—Rygen, indbefattet Sejladsen paa Bornholm, vil utvivlsomt tilmed faa den største Betydning med Hensyn til fornuftige Bestemmelser for de mindre Skibes Forsyning med Lægemidler.

### Transport af Kornladninger.

Foranlediget ved en Konsularrapport, omhandlende flere danske Skibes Havarier ved Transport over Nordsoen af løse Ladninger Korn, hvilken Rapport Ministeriet for Handel og Søfart har tilstillet Fællesrepræsentationen til Udtalelse, har denne bl. a. tilskrevet Foreningen saaledes:

»Repræsentationen skal henstille til Foreningen ved et Cirkulære til de interesserede Sossurance-Foreninger at henlede disses Opmærksomhed paa Uskeligheden af Foranstaltninger, der kan modvirke saadanne Havarier, som tildels foranlediges ved Tilstopning af Skibspumperne med Korn fra Ladningen. Repræsentationen skal i saa Henseende gøre opmærksom paa, at en Del af de Havarier, der i Sejlskibe foranlediges af uklare Pumper, vistnok stammer fra, at Pumpsødet, naar et Træskib arbejder i Søen, vil bevæge sig noget, saaledes at Kornvarerne enten fra neden eller fra oven kan løbe ind til Pumperne. Det vil derfor mulig være heldigt, at Pumpsødet altid laves af plojedo Brædder, og at der forneden og foroven sættes en 2-3 Tommer høj Liste paa, som ikke er fastspigret til Pumpsødet, men dog slutter tæt dertil, saaledes at Pumpsødet kan bevæge sig, uden at der derfor kan løbe Korn ind til Pumperne. At Pumpsødet kan arbejde, ser man, naar Skibet under haardt Vejr arbejder i Søen, paa Masterne, idet de ofte synker i Masterkraverne, ved at Bunden trykkes ned. — Endelig skal Repræsentationen fremhæve, at der vistnok ikke kan være Tvivl om, at Kornet i de her omtalte Tilfælde gennem Luftbordene har løbet sig Vej til Pumperne, og dette kan kun forhindres ved, at Luftbordene bliver omhyggeligt stoppede.

Repræsentationen imødeser en Meddelelse fra den ærede Forening om de Skridt fra dens Side, som ovenstaaende maatte foranledige.»

Foreningen har derefter anmodet de interesserede Sossurance om at henlede Skibshygme-strenes, Redernes og Skibsførernes Opmærksomhed paa de i Repræsentationens Skrivelse nævnte Foranstaltninger og har yderligere anbefalet, at saavel Pumpsødet som de Kædekasser i Last-rummet, der rækker fra Bunden til Dækket, forsynes med Lister, eller at der paa anden Maade træffes Foranstaltninger, hvorved Kornet hindres i at komme til Pumperne, og at det paa det omhyggeligste undersøges, for en løs Ladning Korn indtages, at de bag de øverste Luftbord anbragte Klamper er i forsvarlig Stand, og at selve Luftbordet sikres mod Forskydning, enten ved direkte Fastspigring eller ved paa Garneringen at fastspigre et Bræt saaledes, at dette gaar henover Midten af Luftbordet og op under Dækket, eller at det paa anden for-maalstjenlig Maade sikres, at Luftbordet holdes paa Plads.

Ligeledes har man anbefalet, at Garneringen ved Kalfatring eller Stopning holdes korntæt, at Skibet lempes godt fuldt overalt mellem Bjælkerne under Dækket, at solide, korntætte Tværskot opføres, naar Skibet ikke kan bære sig fuldt, og at Kornet i de ikke fulde Rum dækkes forsvarligt, saaledes at Lastens Forskydning i disse forebygges.

### Kosthold m. m.

Kosthold i Skibe. Det meddeltes i sidste Beretning, at den til Udarbejdelse af ny Reglementer for Skibes Kosthold og Forsyning med Lægemidler nedsatte Kommission var blevet suppleret med Skibsmægler H. A. Hansen, Thuro. Efter Fællesrepræsentationens Indstilling er Skibsreder N. P. Petersen, Thuro, indtraadt i Kommissionen som Suppleant for Skibsmægler H. A. Hansen. Foreningen har haft et af Kommissionen udarbejdet Reglement om Skibsmandskabets Forplejning om Bord til Gennemsyn og henledt Repræsentationens Opmærksomhed paa enkelte Punkter deri, som man nok kunde ønske ændrede.

Repræsentationen mente imidlertid ikke, at de ønskede Ændringer var af den Beskaffenhed, at den turde tilraade en Omarbejdelse af Reglementet. Dette er derefter tiltraadt af Repræsentationen.

Skibes Forsyning med Lægemidler. Bestyrelsen har gennem Fællesrepræsentationen rettet en indtrængende Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart om at ændre visse Bestemmelser, særlig angaaende Smaaskibe, i det ny Reglement. Repræsentationen har paa det varmeste anbefalet, at Bestyrelsens Ønsker imødekommes.

### Salg af Spiritus i danske Skibe.

I Anledning af en Rapport om dette Spørgsmaal, som Ministeriet for Handel og Søfart har tilstillet Fællesrepræsentationen, har Foreningen udtalt, at den kan slutte sig til Ønsket om, at der træffes hensigtsmæssige Foranstaltninger til at hindre saadant Salg, men at den dog mener, at de Bestemmelser, der indeholdes i Søloven af 1. April 1892, særlig dennes § 81 og § 102, 2. Stykke, naar de haandhæves, vil være tilstrækkelige til at hindre den Slags Forhold, som omtales i Rapporten.

### Mandskabets Opholdsrum om Bord i danske Skibe.

Bestemmelserne for Mandskabets Opholdsrum er fastsat i Reglementet af 1. Juli 1908.

Til en Kommission, der er nedsat i Anledning af en Revision af dette Reglement, har Foreningen afgivet en Betænkning og paavist, hvor uheldige de nuværende Maal, saavel for Højden i Folkerummene som for Køjerne, er, særlig i mindre Skibe, hvorved en praktisk Indretning af Rummene i en unodig høj Grad vanskeliggøres eller endog umuliggøres.

Foreningen har bl. a. anbefalet, at mindre Skibe (100 Brutto-Tons og derunder) fritages for Bestemmelser for Mandskabets Opholdsrum, eller at Køjemaalene og Højden i Folkerummene (herunder ogsaa Styrmandskammeret) reduceres noget.

### Desinfektion af Skibsmandskabets Opholdsrum

Ministeriet for Handel og Søfart har tilstillet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart en Sag, under hvilken Sundhedsstyrelsen i en Skrivelse til Justitsministeriet har udtalt, at der mulig kunde være Anledning til at faa rettet en Henvendelse til Skibsførere og Rederier om at være opmærksomme paa Nødvendigheden af Desinfektion i Sygdomstilfælde af de af Mandskabet benyttede Opholdsrum i Skibe.

Foreningen har gennem *Dansk Søfartstidende* henledt Medlemmernes Opmærksomhed paa denne Sag.

### Fyr og Vagere, Havneudgifter m. m.

Afmærkning af Løbet mellem Sejroen og Ordrupnæs. Om denne Sag har Foreningen f. A. yderligere tilskrevet Repræsentationen:

»I Skrivelse af 17. ds. har den højtærede Fællesrepræsentation meddelt Foreningen Indholdet af en fra Marineministeriet modtaget Skrivelse angaaende Afmærkning af Farvandet mellem Sejroen og Ordrupnæs.

Det fremgaar af nævnte Skrivelse, at Ministeriet mener at kunne indskrænke Afmærkningen til en Prik paa 2,2 m Pullen.

I denne Anledning tillader Foreningen sig ærholdigst at henvise til sin Skrivelse af 23. Maj 1910, hvori udtaltes: at det vilde være meget ønskeligt, om Farvandet mellem Sejro Sø-Rev og det fra Ordrupnæs udskydende Flak maatte blive afmærket, og at der for Østsidens Vedkommende særligt maatte blive anbragt en Prik ved den paa Flakket beliggende 7 Fods Grund (2,2 m Pullen).

Foreningen mento altsaa ikke dengang — lige saa lidt som nu —, at en Prik paa fornevnte Pullen vilde være en tilstrækkelig Afmærkning, men at Vestsiden af Farvandet, altsaa Sejroen, ogsaa burde afmærkes, hvorfor Foreningen tillader sig at anmode Repræsentationen om at henstille til Ministeriet, at der ogsaa maa blive anbragt en Prik eller Vager udfor Sejroens Sø-Rev.»

Belysning af Vejle fjord. Det meddeltes i sidste Beretning, at Marineministeriet ikke paatog sig Belysning af Fjorde, og at en Forbedring af Belysningen paa Vejle fjord maatte henvises til kommunal Foranstaltning.

Foreningen har derefter rettet følgende Andragende til Vejle Kommunalbestyrelse:

»Som det sikkert vil være den højtærede Kommunalbestyrelse bekendt, har der blandt Førerne af de mindre Skibe i en Aarrække været klaget over Fyrbelysningen i den yderste Del af Vejle fjord.

Dansk Sejskibsrederi-Forening har derfor gentagne Gange henvendt sig til Marineministeriet for at opnaa en Forbedring i dette Forhold og senest sidste Aar andraget om, at der til Vejledning saavel for den gennengaende Trafik som for Sejladsen paa Fjorden maatte blive anbragt en Lysboje ved Trædenæs, hvilken Tanke allerede i Aaret 1902 fik Tilslutning af Vejle Havneudvalg.

Ministeriet afslog imidlertid dette Andragende med den Motivering, at en saadan Lysboje ikke ansaas nødvendig for den gennengaende Sejlads, og at Fyrvæsenet ikke paatog sig Belysning af Fjorde, hvorfor en Forbedring af Belysningen paa Vejle fjord maatte henvises til kommunal Foranstaltning.

Da det saaledes ikke er lykkedes Foreningen at formaa Marineministeriet til at træffe Foranstaltninger til en Forbedring af Belysningen paa Vejle fjord, og da denne Belysning efter Ministeriets Skrivelse paahviler Vejle Kommune, tillader Foreningen sig ærholdigst at andrage den højtærede Kommunalbestyrelse om i Skibsfartens Interesse at gennemføre en Forbedring, hvilket formentlig mest formaalstjenligt vil kunne ske derved, at Træskohagens Fyr bliver gjort en Del kraftigere.

Man tillader sig at vedlægge Afskrift af nogle Udtalelser, som »Det Forenede Dampskibsselskab« har indhentet og velvilligt tilstillet Foreningen.

Det vil af disse Udtalelser ses, at de paagældende Kaptajner ligeledes anbefaler en bedre Belysning af Vejle fjord og formener, at dette bedst lader sig gøre ved at forbedre Træskohagens Fyr.

Foreningen tillader sig sluttelig paa det bedste at anbefale denne Sag til den højtærede Kommunalbestyrelses Velvillie og udbeder sig helligst en Besvarelse snarest belejligt.»

Vejle Byraads Havneudvalg har derefter tilskrevet Foreningen:

»I Anledning af den ærede Bestyrelses Skrivelse af 26. August f. A. tillader Udvalget sig at meddele, at man efter Forhandling med Fyrdirektøren har vedtaget — under Forbehold af vedkommende Ministeriums Samtykke — at forhøje Fyret paa Træskohagen ca. 2 eventuelt 4 m, samt at man forventer, at Arbejdet kan komme til Udforelse i den lyseste Tid, altsaa i Juni—Juli d. A.»

Forhaabentlig vil en saadan Forhøjelse af Fyret vise sig som en virkelig Forbedring, og Foreningen er Havneudvalget taknemlig, fordi det saa beredvilligt har taget sig af det paaklagde Forhold.

**Flytning af Graadyb Fyrskib.** I Anledning af Spørgsmaalet om en eventuel Flytning af dette Fyrskib, enten ca. 2½ Somil længere ud i 17 m Vand eller ca. 3 Somil længere ind i ca. 18 m Vand, har Foreningen anmodet Kredsstyrelsen for Fano og Vestjylland sydfør Limfjorden om en Udtalelse. Denne Udtalelse, der er tiltraadt af Fano Skibsrederforening, gaar ud paa, at Kredsstyrelsen ikke finder, at der er nogen Grund til at forandre Fyrskibets Plads, hverken henset til dettes eller Navigeringens Sikkerhed.

Kredsstyrelsens Udtalelse er tilstillet Repræsentationen.

**Uddybning af Svendborgsund.** Gennem Fællesrepræsentationen har Foreningen modtaget en Sag angaaende Spørgsmaalet om en Forbedring af Dybdeforholdene forbi Dødmands-Grunden i Svendborgsunds vestlige Del, saaledes at der i denne Del af Sundet tilvejebringes et mere lige Farvand med samme Dybde som i den østlige Del.

Man har herom indhentet en Udtalelse fra Kredsstyrelsen for Fyn, der mener, det vil have megen Interesse for Sejladsen med større Skibe gennem Sundet, hvis den omhandlede Del af Farvandet blev reguleret og uddybet.

Foreningen har tiltraadt denne Udtalelse og har endvidere henstillet, at der ved en eventuel Uddybning tages Hensyn til Anbringelsen af Ledefyr.

**Ledefyr ind til Alsodde.** I Anledning af denne Sag har Foreningen tilskrevet »Det fælles Havneudvalg for Mariagerfjorden« saaledes:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har tilskrevet Foreningen.

»Det har blandt Førerne af mindre Skibe længe været et Ønske at faa forbedret Indsejlingen til Mariagerfjorden. Da der for nogle Aar siden ansøgte om en Lysboje, kunde dette af forskellige Grunde ikke lade sig gøre. Det er imidlertid den almindelige Opfattelse, at Ledefyr vil kunne gøre samme eller maaske større Nytte. Hovedbestyrelsen bedes derfor ansøge Det fælles Havneudvalg for Mariagerfjorden om, at der anbringes 4 Ledefyr, nemlig 1 paa Land og 1 et Stykke (ca. ½ Somil) ude paa Flakket Øst for.

Disse 2 Fyr vil da kunne lede ind, til 2 andre Fyr paa det saakaldte Hesseltorre faas overet.»

Uden at turde tage Stilling til Spørgsmaalet om, hvor vidt den af Afdelingen nævnte Anbringelse af Ledefyrene vil være den mest formaalstjenlige, skal Foreningen udtale, at den varmt kan anbefale Oprettelsen af Fyr, der muliggor, at Skibe om Natten kan søge en Ankerplads ved Alsodde eller et andet beskyttet Sted paa Mariagerfjorden.

Foreningen er af den Overbevisning, at hensigtsmæssigt anbragte Ledefyr vil kunne blive et virkeligt Gode for den ret store Skibsfart, der trafikkerer Fjorden, ligesom dette formentlig ogsaa vil betyde en Fordel for de ved denne beliggende Byer og industrielle Virksomheder, hvorfor man ærbødigt andrager det højtærede Udvalg om, at dette fra Skibsfartens Side saa gamle Ønske, der er blevet endnu mere paatrængende, siden Fjorden er blevet uddybet, velvilligst maa blive imødekommet.

Foreningen vil være det højtærede Udvalg meget forbanden for en Udtalelse om denne Sag.»

**Limfjordsbroen ved Aalborg.** Foranlediget ved et mindre Skibs Kollision med nævnte Bro, hvorved denne blev beskadiget, hvilken Skade Skibet maatte erstatte, har Foreningen efter Anmodning fra Afdelingen for mindre Skibe tilskrevet Ministeriet for offentlige Arbejder og henstillet, hvis lignende Kollisionstilfælde skulde indtræffe, da at undlade at gøre Ansvar gældende overfor det paagældende Skib.

**Udgifter til Havnekasserne, naar Skibe bugseres ind og ud af danske Havne, og Vinddriverafgiften i Mariager- og Randersfjorden.** Foreningen har herom tilskrevet Repræsentationen:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har anmodet Foreningen om at søge udvirket, ut den i en Del danske Havnetakster — om ikke i alle — fastsatte Udgift for et Bugserfartøj, der slæber et Sejlskib ind eller ud af vedkommende Havn, maa bortfalde eller blive nedsat til det mindst mulige.

I denne Anledning tillader Foreningen sig ærbødigt at anmode den højtærede Fællesrepræsentation om at henstille til vedkommende Ministerium, at Afdelingens Ønske imodekommes, og skal iøvrigt udtale følgende.

Skont det formelt er Bugserfartøjet, der skal betale denne Udgift, ligger det i Sagens Natur, at det bliver det bugserede Sejlskib, Udgiften overføres paa, hvorved et lille Skibs Havneudgifter kan blive uforholdsmæssigt forhøjet. Eksempelvis skal nævnes, at et udenbys Sejlskib paa 40 Netto-Tons har i Svaneke en Havneafgift af 16 Kr., men hvis det bruger Bugserhjælp bunde for ind- og udgaende af et ligeledes udenbys Bugserfartøj, bliver dets Udgifter forhøjet med mindst 30 Kr.

Foreningen mener ikke, at det er rigtigt at paalægge Sejlskibsfarten den Slags Udgifter, der med et meget mildt Udtryk maa betegnes som hæmmende uden at give Havnekasserne nogen for dem nævneværdig Indtægt. Særlig for udgaende bevirker den nævnte Bugserafgift, at Sejlskibet, saafremt Vejret tillader det, varper udenfor Havnen, hvor da Bugseringen begynder, men dette maa nødvendigvis i de fleste Tilfælde paaføre Skibet et ret betydeligt Arbejde og Tidsspilde.

En anden uheldig Afgift er den i Randers- og Mariagerfjord opkrævede halve Havneafgift for løsogende Skibe, hvilken Foreningen ligeledes tillader sig at anmode Repræsentationen om at søge afskaffet, hvis der findes en Mulighed derfor.

Det opgives, at omved 10 Skibe aarlig søger Nødhavn i hver af de nævnte Fjorde, og Indtægten for hver af de paagældende Havnekasser tør derfor næppe sættes højere end mellem 40 og 50 Kr., et Beløb, der i Virkeligheden er af saa ringe Betydning for disse Havne, særlig henset til den Uvillie, de mindre Skibsførere nærer imod den nævnte Afgift, at den burde helt bortfalde.

Det berettigede i en saadan Afgift paa disse Fjorde, hvor Naturen selv har dannet Læ, er ikke umiddelbart indlysende, og i hvert Tilfælde kan Forholdene der ikke sammenlignes med en ved Kunst dannet Havn.

Særlig for Mariagerfjordens Vedkommende maa Foreningen finde det ganske uberettiget at opkræve Havnepenge af løsogende Skibe med et Dybgaende af ikke over 8 Fod, idet der fra Søen indtil en sikker Ankerplads, for den kunstige Uddybning af Lobet fandt Sted i 1883—1885, fandtes 8 Fod Vand.

Ogsaa henset til humane Hensyn og til Bevarelsen af Værdier maa Foreningen anbefale, at den oftnævnte Afgift i de to Fjorde bortfalder snarest muligt.

Endskont de nugældende danske Havnetakster af Ministeriet for offentlige Arbejder er approberet som gældende indtil 31. Marts 1915, har Foreningen ment det formaalstjenligt allerede nu at forebringe disse Sager og anmoder den højtærede Repræsentation om at maatte blive gjort bekendt med Ministeriets Svar, naar dette foreligger.»

## Karantæneforanstaltninger.

**Odense Fjord.** Repræsentationen har kunnet tiltræde et af Sundhedsstyrelsen stillet Forslag om, at Karantæneeftersynet ved Gabet kun opretholdes for saadanne Skibe, der i Henhold til den ny Lovs (Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April 1911) § 13 er forpligtet til at hejse Karantæneflag, men paa den anden Side kommer til at gælde for alle saadanne Skibe, hvad enten de er bestemt til Odense eller andre Landingssteder i Fjorden.

**Isselbjerg.** Ligeledes har Repræsentationen tiltraadt, at Bestemmelsen om, at Sankvempas skal erhverves i Rørvig eventuelt Spøtshjerg, fremdeles gælder efter den ny Lovs Ikrafttræden, dog saaledes, at Hundested træder i Stedet for Spøtshjerg.

Anordningerne herom er udfærdiget af Justitsministeriet, henholdsvis 11. December og 11. November f. A.

Cirkulære til samtlige Karantænekommissioner og Karantænetilsyn. For-



eningen har haft Udkastet til dette Cirkulære til Eftersyn og intet haft at bemærke. Cirkulæret er tiltraadt af Repræsentationen, og derefter af Justitsministeriet udsendt under 14. September f. A.

Tilladelse til Samkvem med Land for de i regelmæssig Fart gaende Dampskibe, Orlogsskibe, Lodsbaade, Bugserdampskibe samt Fiskerbaade og mindre Fartøjer, som kommer fra Nabolandene. Repræsentationen har tiltraadt et Udkast til nærmere Regler herfor, og Justitsministeriet har under 1. Juni f. A. udstedt en Bekendtgørelse omhandlende dette Forhold.

En Bekendtgørelse om Lægeeftersyn i Henhold til den foran nævnte Lov (Karantæneloven) er under 17. November f. A. udfærdiget af samme Ministerium.

Vejledning for Skibsførere i danske Farvande angaaende deres Pligter efter Sundhedslovgivningen. I Henhold til den internationale Sundhedskonvention, som Danmark har tiltraadt i Aaret 1910, forpligter de interesserede Nationer sig til at lade udarbejde en saadan Vejledning. Foreningen har haft Udkastet hertil til Udtalelse og bl. a. udtalt følgende:

»Da der allerede foreligger en Vejledning for Skibsførere i Anledning af Kolera, og en lignende Vejledning om Pest formentlig vil kunne udgives, formener man ikke, det vil være formaalstjenligt yderligere at udarbejde Vejledninger for Skibsførere, end de i Udkastene I og II fremsatte.

For Skibsførernes Vedkommende vil fornævnte Skrift om Kolera ikke være nødvendig i sin Helhed, derimod vilde man finde det rigtigt, selv om det ikke er strengt nødvendigt, at der til Afsnit II i dette Skrift tilføjes det i de gamle Vejledninger optagne Afsnit »Forholdet til Lødsen« samt Artk. 1 i den mellem Danmark og Sverrig den 13. Juni 1910 afsluttede Deklaration (Känsö som Karantænestation for Skibe bestemt til Danmark). Endvidere har Foreningen anbefalet, at de Nat-signaler, der vil være at festsætte i Henhold til § 13 i Karantæneloven, optages i Vejledningen.»

Lægeeftersyn i franske Havne. Med Henvisning til det i sidste Beretning udtalte skal Bestyrelsen meddele, at Foreningen gennem Fællesrepræsentationen har modtaget udførlige Skrivelser fra Udenrigsministeriet og Ministeriet for Handel og Søfart angaaende denne Sag.

Det fremgaar af Udenrigsministeriets Skrivelse at Udstedelsen af Sundhedspas under Passagen gennem danske Farvande ikke vil kunne tillades, undtagen Skibene vil klarere i Havn, og Ministeriet for Handel og Søfart har i Henhold hertil gennem Repræsentationen forespurgt Foreningen, hvilken økonomisk Betydning det maatte antages at have for danske Damp- og Sejlskibe, om der eventuelt aabnedes Adgang for Skibe, bestemte til Frankrig, til i dansk Havn at blive forsynet med legaliseret Sundhedspas.

Foreningen har derefter anmodet Fyns og Æros Kredsstyrelser om for Sejlskibsfartens Vedkommende at indhente de af Ministeriet ønskede Oplysninger.

### Lodsforhold.

Lødsning under Bugsering. I Beretningen for Aar 1909 meddeltes, at Udvalget, der var nedsat til at udarbejde Bestemmelser for Lødsning under Bugsering, havde afgivet Betænkning, hvilken var tiltraadt saavel af Foreningen som af Fællesrepræsentationen samt — omend ikke uden Betænkelighed — ligeledes af Marine-ministeriet. Den 22. December f. A. fremsatte Marine-ministeren i Folketinget et Forslag til Ændringer i Lødsloven, hvori dog — til almindelig Forundring — Udvalgets Forslag til Bestemmelsen om Lødsning under Bugsering ikke var medtaget.

I denne Anledning har en Deputation henvendt sig til det af Tinget nedsatte Udvalg og forelagt Sejlskibsfartens Ønsker om, at de af fornævnte Udvalg udarbejdede Bestemmelser maatte blive forelagt Lovgivningsmagten. Deputationen tog samtidig Anledning til at rette en Klage over de paa forskellige Steder her i Landet urimeligt høje Lodstakster.

Det vestlige Distrikts Lodsforening har i Skrivelse af 10. August f. A. meddelt, at dens Generalforsamling har vedtaget at søge de nugældende Bestemmelser for Lødsning under Bugsering bibeholdt.

Finske Lødsforhold. Foranlediget ved en dansk Skibsførers Notits i *Dansk Søfartstidende* for 31. Oktober f. A., hvorefter danske Skibe under Bugsering i Finland skulde være Lodstvang underkastet, medens finske, russiske, svenske og norske er frit stillet i denne Retning, har Foreningen nærmere undersøgt denne Sag, og det synes deraf at fremgaa, at danske Skibe tidligere havde samme Begunstigelse som Nabolandenes, men at Danmark ved Handelstraktatens Fornyelse gav Afkald derpaa.

De af Foreningen foretagne Undersøgelser viser iøvrigt, at Hr. Mægler Albert E. Bøye, Marstal, paa Marstal Skipperforenings Vegne ved Korrespondance med Udenrigsministeriet i Aaret 1905 fik hele dette Spørgsmaal klarlagt, og nævnte Ministerium lod i September s. A. indrykke en Meddelelse i *Dansk Søfartstidende* saalydende:

»Paa dertil givne Anledning henleder Udenrigsministeriet Opmærksomheden paa, at danske Skibe i finske Farvande er Lodstvang underkastet. I Tilfælde af Bugsering gælder Lodstvangen for hvert og et af de bugserede Skibe, medens Bugserbaaden, forsaavidt den er finsk eller russisk og benyttes til Bugsering ved Finlands Kyst eller til Bugsering til en russisk Havn ved Østersøen og den finske Bugt, ikke er pligtig at tage Løds om Bord.«

Det er en Selvfølge, at dette Forhold koster de danske Sejlskibsredere ret store Beløb, idet der sædvanlig bugseres over store Distancer i Finland, og stiller danske Sejlskibe uheldigt i Konkurrencen med vore Nabolande.

Foreningen maa derfor indtrængende henstille til Regeringen, at der gøres Forsøg paa at faa gjort en Ende paa denne Ubillighed, der allerede har varet allfor længe.

Repræsentationen har i en Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart henledt dettes Opmærksomhed paa denne Sag, for at der muligt ved eventuelle Forhandlinger gennem Udenrigsministeriet om Ændringer i Handels-traktaten mellem Danmark og Rusland kan blive raadet Bod paa dette Forhold.

### De internationale Søvejsregler.

Gennem Fællesrepræsentationen har de Delegerede modtaget et af den britiske Regering udarbejdet Memorandum, indeholdende Forslag til Ændringer i de internationale Søvejsregler. Der er stillet følgende Ændringsforslag:

Artk. 3. Her foreslaas særlige Lanterner for Bugserbaade, der bugserer Tømmerflaader el. lign., hvorpaa det er upraktisk at anbringe de i Artk. 5 paafulde Lanterner for Skibe, der bugseres.

Artk. 7 foreslaar at bringe de i Pkt. 3 paafulde Lanterners Synsvidde i Overensstemmelse med Pkt. b.

Artk. 14 foreslaar at indføre et Dagsignal for Skibe, der samtidig bruger Maskin- og Sejlkraft.

Artk. 31 tilsigter at indføre et af den internationale Signalbogs Afstandssignaler som nyt Dagsignal for Skibe i Nød.

Artk. 4 og 15 foreslaar, at Opmaalingsfartøjer kommer ind under samme Bestemmelser

med Hensyn til Signaler og Lanterneforing som de i disse Artikler nævnte Skibe, der er uden Kommando.

Foreningens Delegerede har foreslaaet, at det tillades at føre den i Artk. 7 (3) nævnte sammensatte Lanterne fast.

Man har endvidere gjort opmærksom paa, at i den foreslaaede Affattelse af Artk. 15 (c) er Ordene »Et Skib, der bugserer« udeladt.

I Forbindelse med det foranstaaende har Foreningen tilskrevet Repræsentationen følgende angaaende Sovejsreglerne:

#### Artk. 9.

I Pkt. c; sidste Punktum, forekommer Udtrykket »drivende Liner«. Det anbefales, at det nærmere i Sovejsreglerne angives, hvad der skal forstås herved.

#### Artk. 26.

Paa Grund af de afvigende Domme, som forskellige Retter er kommet til, angaaende Sejlskibes Vejret overfor Damptrawlere, der har Trawlen ude, anser Foreningen det for formaalstjenligt, at denne Artikel bliver affattet saa klart og tydeligt, at ingen kan være i Tvivl om, hvilken Ret og Pligt almindelige Damp- og Sejlskibe har overfor Damptrawlere.

Man tillader sig derfor at anmode den ærede Repræsentation om at henstille til Regeringen, at Artikel 26 tages op til Revision. Skulde Repræsentationen være villig til at foretage et saadant Skridt, hvilket man beder sig meddelt, vil Foreningen sætte Pris paa, at dens Forslag til Ændring af Artiklen samt Motiveringen herfor maatte medfølge Repræsentationens Henstilling.

### Nautiske Publikationer.

Fællesrepræsentationen har afgivet Betænkning over et af Direktøren for Søkortarkivet fremsat Forslag om i nautiske Publikationer at gaa over til retvisende Gradinddeling regnet fra N. omad 0°, S. og V. til 360°.

Repræsentationen har kunnet tiltræde Forslaget, dog at man i Søkortene bibeholder de misvisende Kompasser med Streginddeling.

Repræsentationen har endvidere henstillet, at Gradkompasserne gøres tilstrækkeligt tydelige.

En retvisende Gradinddeling fra 0° til 360° er allerede indført i England, Østrig-Ungarn, Italien, de nordamerikanske Fristater, Holland, Belgien og Tyskland.

### Forhyringsvæsenet.

De autoriserede Forhyringsagenter har tilsendt Fællesrepræsentationen følgende Skrivelse:

»I Anledning af at der indenfor Byerne i disses Landdistrikter er bosiddende Personer, som uhindret driver Forhyringsvirksomhed og derved skader de i Byerne boende autoriserede Forhyringsagenter i deres Næring paa en i høj Grad uheldig Maade, idet de fornarsage disse store økonomiske Tab, tillader undertegnede autoriserede Forhyringsagenter sig herved ærbødigt at anmode den højterede Repræsentation om ved Solovens Revision at virke hen til, at der indføres Paragraffer i Loven, som umuliggør andre Personer end de dertil autoriserede Agenter at drive Forhyringsvirksomhed indenfor Byernes Tolddistrikter.«

Det bestemtes at henvide Sagen til Ministeriet for Handel og Søfart.

Arbejdsanvisning. Angaaende et Forslag til Lov om Ordning af Arbejdsanvisningen her i Landet har Foreningen udtalt, at en saadan Arbejdsanvisning ikke egner sig for Skibsfarten. Repræsentationen har om denne Sag tilskrevet Ministeriet for Handel og Søfart:

»I Skrivelse af 20. f. M. har det høje Ministerium anmodet om Repræsentationens Udtalelser over en Skrivelse fra Indenrigsministeriet, i hvilken dette fremsætter Hovedsympunkterne, paa hvilket et paatænkt Forslag til Lov om Ordning af Arbejdsanvisningen her i Landet i det væsentlige tænkes bygget.

I denne Anledning tillader Repræsentationen sig at udtale, at den i Indenrigsministeriets Skrivelse angivne Ordning af Arbejdsanvisningen efter Repræsentationens Mening ikke egner sig for Skibsfarten, for hvis Vedkommende der jo ogsaa allerede bestaar en Arbejdsanvisning gennem de af Staten autoriserede Forhyringsagenter, ligesom saavel Soloven som andre Love giver Regler for Skibsmandskabets Forhyring. Repræsentationen linder ikke Anledning til i denne Sammenhæng at komme ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt den saaledes for Søfartens Vedkommende bestaaende Arbejdsanvisning er tilfredsstillende eller ikke, saa meget mindre som dette Spørgsmaal formentlig er under Behandling i det af Ministeriet nedsatte Udvalg angaaende Revision af visse Paragraffer i Soloven. Repræsentationen skal henstille, at det foreiggende Spørgsmaal om Arbejdsanvisning, for saa vidt det vedrører Skibsfarten, henvises til dette Udvalgs Behandling.«

### Bjergningskontrakter med Kystbeboerne.

Foreningen har igen haft Lejlighed til at beskæftige sig med denne Sag.

Efter indgaaende Overvejelser har man herom tilskrevet Repræsentationen:

»Efter Samraad med Bestyrelserne for »Soassurancen Svendborg« i Svendborg og »Soassuraceforeningen Ærø« i Marstal tillader Foreningen sig at komme tilbage til det i Repræsentationens Mode den 2. ds. drøftede Udkast til en Skrivelse til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende visse Kontrakter mellem Bjergningsentrepenører og Kystbeboere.

Man skal i denne Anledning tillade sig at bemærke, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening maa holde sig til det i de tidligere indsendte Erklæringer udtalte og af Hensyn til sine Interesser ikke mener at kunne anbefale, at der lovgives paa det omhandlede Omraade.«

### Søfolks Valgret.

Da Loven om Søfolks Adgang til at deltage i Folkevalgsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget kun omtaltes ganske kort i den sidste Aarsberetning, vil der formentlig være Grund til at komme lidt nærmere ind paa denne Sag, særlig for tydeligere at klargøre Foreningens Stilling til samme.

Foruden de i nævnte Beretning foreslaaede Ændringer til det foreløbige Lovudkast: at Tidspunktet, indenfor hvilket Stemmesedlen skal være afgivet i Indlandet, forlænges til 14 Dage (§ 3), og at Altesten paa Følgebrevet i Indlandet kan underskrives ogsaa af en Toldembedsmand (§ 4), har Fællesrepræsentationen bl. a. paapeget følgende:

»I § 5 fastsættes, at den, der vil afgive Stemmen indenfor Landets Grænser, skal afgive sin Stemme og underskrive Følgebrevet til Valgbestyrelsen i Overværelse af en dansk Konsul eller et dansk Skibs Fører. Repræsentationen maa her ønske, at der sondres bestemt imellem, om den paagældende Vælger er paamonstret et dansk eller et fremmed Skib. I førstnævnte Tilfælde vil der formentlig ikke være Grund til at give Vælgeren en Ret til at stemme udenfor Skibet, og Repræsentationen maa anbefale, at det fastsættes, at Stemmeafgivningen m. v. her skal foregaa paa samme Maade som i Indlandet, principielt altsaa for Skibsføreren. I sidstnævnte Tilfælde (naar Vælgeren er paamonstret et fremmed Skib) bør det formentlig fastsættes, at Stemmeafgivningen skal foregaa hos en dansk Konsul eller hos Notarius publicus.

Endnu skal man med Hensyn til Bestemmelserne i § 5 anføre, om det ikke vil være rigtigt nærmere at fastsætte, hvem der skal kunne tilkaldes som Vidne, samt anbefale, at der i sidste Stykke efter »Skibsføreren« indføres: »selv vil afgive Stemme« eller . . . . Det saaledes ændrede sidste Stykke forslaaes tillige indsat i § 4 som sidste Stykke.

I § 10 fastsættes, at et Uddrag af Reglerne om Søfolks Stemmeafgivning skal findes opslaaet i Mandskabets Opholdsrum. Repræsentationen skal foreslaa, at det i Stedet for bestemmes, at nævnte Uddrag skal være indført i de forhyredes Afregningsbøger, hvilken Ordning man maa anse for mere hensigtsmæssig.«

Det tør sikkert siges, at hvis disse Ændringsforslag var blevet taget til Følge, vilde Loven, idet Paabudet om Valglistebevis bortfaldt under Forhandlingerne i Rigsdagen, være bragt saa nær Fuldkommenhed, som det var muligt, under Hensyn til, at man ikke havde Erfaringen at bygge paa.

Desværre satte Repræsentationens Forslag i altfor ringe Grad sit Præg paa Loven. ja, denne blev tilmed vedtaget med nogle af Folketingsudvalget foreslaaede Ændringer, der lægger ret vidtgaende Forpligtelser over paa Skibsførerne og deres Stedfortrædere (Lovens § 10). I Betænkningen til Lovforslaget udtaler Udvalgets Flertal, at man har foreslaaet disse Ændringsforslag for at imødekomme Ønsker, der var fremsat overfor Udvalget af Repræsentanter for flere af Søfartens Organisationer. Foreningen ønsker her at gøre opmærksom paa, hvilket iøvrigt fremgaar af det foran udtalte, at den intet som helst Ansvar har for den efter dens Opfattelse højst uheldige Omkalfatring af Lovforslagets § 10.

Efter at Loven var udkommet, har et indenfor Repræsentationen nedsat Udvalg, hvori Foreningens Sekretær havde Sæde, gjort Bestemmelserne i Loven til Genstand for Drøftelse, for at de Tvivlsspørgsmaal, der maatte være til Stede med Hensyn til Forstaaelsen, i Tide kunde blive afgjort. Repræsentationen har derefter anholdt om en Udtalelse fra Indenrigsministeriet angaaende Forstaaelsen af forskellige Bestemmelser i Loven. Det herpaa indløbne Svar har været optaget i *Dansk Søfartstidende* for 13. Oktober 1911, hvortil henvises.

Endvidere har Udvalget udtalt sig om Udkastet til Skemaer for de Følgebreve, der vil være at udfylde ved Sofolks Stemmeafgivning.

Foreningen har ved Indenrigsministeriets Foranstaltning modtaget Stemmesedler, Konvolutter, Følgebreve og Omslag i et Antal af 9000 Stk. til Brug ved Stemmeafgivningen, 900 Ekspl. af Loven og 900 Uddrag af samme til Opslag i Skibene.

Disse Sager er gennem Kredsen uden Vederlag tilstillet Rederne for de i Foreningen indmeldte Skibe.

## Sygekasselovens Revision.

Foreningen har herom tilskrevet Fællesrepræsentationen:

„Som det vistnok vil være den ærede Repræsentation bekendt, har det til Revision af Sygekasseloven af 12. April 1892 nedsatte Udvalg afgivet Betænkning den 12. August d. A.

Det til Betænkningen hørende Bilag I (Sygekasseloven af 12. April 1892 med de af Udvalget foreslaaede Ændringer) angiver i sin Helhed, hvorledes Udvalget har tænkt sig de enkelte Paragraffers Ordlyd.

I § 4 siges:

For at faa Anerkendelse maa en Sygekasse enten være knyttet til et bestemt Fag (Handel, Industri eller Haandværk) eller dens Vedtægt maa fastsætte en eller flere Betingelser i det enkelte Tilfælde passende stedlig Begrænsning for Retten til at være Medlem af Sygekassen.

Heraf vil det ses, at en Sygekasses Anerkendelse betinges af, enten at den er knyttet til et bestemt Fag, eller at den har en stedlig Begrænsning, men man ser ikke, at denne § — sammenholdt med første Stykke i § 6a — lægger direkte Hindringer i Vejen for, at Sofolk, naar disse opfylder Forslagets øvrige Betingelser, kan optages som nydende Medlemmer af en anerkendt Sygekasse.

De praktiske Vanskeligheder ved at onrette og holde en Sygekasse i Virksomhed, der kun er knyttet til den færende Smandsstand, vil utvivlsomt blive saa store, at man ganske kan horte fra en saadan Kasse, hvorimod en Sygekasse med en stedlig Begrænsning og omfattende flere i økonomisk Henseende ligestillede Fag vil have langt bedre Betingelser for at faa Tilgang af Sofolk, hvis da Loven bliver affattet saaledes, at der tages skyldigt Hensyn til den Omstændighed, at Sofolk den mindste Tid opholder sig indenfor Sygekassens Omraade.

Et saadant Hensyn synes imidlertid ikke at være taget i det foreliggende Forslag, eftersom § 17 bestemmer:

I Sygdomstilfælde skal der af de anerkendte Sygekasser gives: fri Lægehjælp og Sygehusbehandling (herunder indbefattet Behandling paa offentlige Sindssygeanstalter samt paa de i Lov Nr. 70 af 14. April 1909 omhandlede Helbredelsesanstalter for tuberkulose) til de nydende Medlemmer og deres Børn (jfr. § 12) under 15 Aar, for saa vidt de paagældende opholde sig indenfor Sygekassens stedlige Omraade.

Med en saadan Indskrænkning er det ganske naturligt, at Sofolk ikke i nærværdig Grad søger Optagelse i de anerkendte Sygekasser, idet Sofolkene den meste Tid opholder sig udenfor Sygekassens Omraade og derfor i de fleste Sygdomstilfælde ikke vil kunne gøre Regning paa at faa den Fordel og Støtte af Sygekasserne som de Medlemmer, der til Stædighed opholder sig paa et Sted.

Foreningen maa derfor finde den omhandlede Bestemmelse ikke alene uheldig, men ogsaa uretfærdig overfor de søfarende, og vil meget anbefale, at nævnte Bestemmelse modificeres saaledes, at de søfarende, der er Medlemmer af en stedlig begrænset Sygekasse, kan faa Understøttelse af denne, ogsaa naar de opholder sig udenfor Kassens Omraade.

Man tør ikke udtale sig om, hvorvidt det vil være muligt eller formaalstjenligt, at der af Sygekassen ydes fri Lægehjælp og Sygehusbehandling i Udlandet, hvorimod Pengeløsheden (jfr. § 17) formentlig nok kunde gives.

Derimod mener Foreningen, at den foran paapegede Ændring ikke vil kunne foraarsage særlige Vanskeligheder indenfor Landets Grænser, idet man tænker sig, at der vil kunne træffes en Ordning, hvorved den stedlige Sygekasse eller, hvis en saadan ikke findes, Kommunen, hvor Somanden blev syg, overtog Udgiften for Lægehjælp og Sygehusbehandling samt Udbetaling af Dagpenge, dog med Ret til Refusion hos den Sygekasse, hvoraf han er Medlem.

Der vilde herved tilbydes den ubemidlede Somand den samme Hjælp i Sygdomstilfælde, som nu i en Aarrække har staaet aaben for ubemidlede af andre Samfundsklasser, og det forekommer Foreningen, at det her fremsatte Ønske er saa berettiget, at Lovgivningsmagten ikke med Rette vil kunne vægte Opfyldelsen deraf.

Et af Repræsentationen nedsat Udvalg har derefter foreslaaet visse Ændringer til Sygekasseloven, der tager Sigte paa de i Foreningens Skrivelse fremsatte Anker, og endvidere har Udvalget paatalt de nuværende uheldige Forhold ved københavnske Hospitaler, saavel henset til Betalingen som til de fordrede Garantier ved Sofolks Indlæggelse, og foreslaaet visse Lømpelser.

## Aktielovforslaget.

I Henhold til den paa sidste Generalforsamling tagne Beslutning har Bestyrelsen gennemgaaet det af Kommissionen af 25. Oktober 1909 udarbejdede Forslag til en Aktielov.

En Skrivelse samt Betænkning over en Del af Forslagets Bestemmelser er for Rigsdagens Sammentræden i Samlingen 1911—1912 tilstillet Ministeriet for Handel og Søfart, ligesom Genparter heraf gennem Kredsstyrelserne er tilsendt en Del Folketings- og Landstingsmænd samt det i Landstinget til Behandling af Forslaget nedsatte Udvalg.

Idet man nedenfor gengiver Skrivelsens Indhold, skal man paapege, at det i Betænkningen udtalte i det væsentlige omhandler Nedsættelsen af Minimumskapitalen, eventuelt at Aktieselskaber her stilles ganske frit, at Aktiernes Størrelse nedsættes en Del, og at Lømpelser indføres saavel ved Stiftelsen af Aktieselskaber som ved deres Drift.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening har med Bekymring set det af Kommissionen af 25. Oktober 1909 udarbejdede Forslag til Lov om Aktieselskaber fremsat i Landstinget i sidste Rigsdagssamling, idet Foreningen er af den Meenings, at adskillige af de i Forslaget omhandlede Bestemmelser vil virke uheldigt paa de allerede eksisterende Sejlskibsaktieselskaber og hæmmende for Oprettelsen af ny.

Iøvrigt mener Foreningen stærk Tvivl om, hvor vidt det vil være retfærdigt, at en Aktielov som den foreslaaede kommer til at behandle alle Slægs Selskaber efter de samme Regler, og den vilde fore det heldigst, at Skibsfartsaktieselskaber og da særlig Sejlskibsaktieselskaber ikke berøres af en saadan Lov, som Tilfældet nu er i Norge, subsidiært at Skibsfarten kom ind under en særlig Aktielov, hvorved der i langt større Ud-

strækning vilde kunne tages Hensyn til de særlige Forhold, som Sejlskibsfarten arbejder under.

Skulde een af de nævnte Særstillinger ikke være opnaaelig, nærer Foreningen det Haab, at Lovgivningsmagten noje vil vaage over, at der ikke i en eventuel Aktielov optages Bestemmelser, der vil kunne virke hæmmende for Sejlskibsfartens Trivsel og for Udførelsen af dens Udoveres sunde Initiativ.

I Tillid hertil tillader Foreningen sig at vedlægge nogle Bemærkninger til Lovforsaget og haaber, at Lovgivningsmagten velvilligst vil overveje de deri fremsatte Ønsker og saa vidt muligt imødekomme dem.»

### Afdelingen for mindre Skibes Udmeldelse af Hovedforeningen.

Under 14. Maj f. A. tilstillede Afdelingen for mindre Skibe Foreningen følgende Skrivelse:

»Afdelingen for mindre Skibe tillader sig herved at anmode Hovedforeningen om fra og med 1. Januar 1912 at blive fritaget for at holde Bladet Dansk Søfartstidende til sine Medlemmer, saaledes at det Beløb, som Hovedforeningen hidtil har betalt for nævnte Blad for Afdelingens Medlemmer i Stedet for tilstilles Afdelingen selv, saaledes at dette Beløb af Afdelingen tilbageholdes ved Indbetalingen af Afdelingens Kontingent til Hovedforeningen.»

(Navn.)

»Kan denne Sag ikke afgøres paa anden Maade, bedes den opført paa Dagsordenen ved Foreningens Generalforsamling i Juli d. A.»

(Navn.)

Endvidere er der fra Afdelingen om samme Sag indløbet følgende Skrivelse, dat. 14. Juni s. A.:

»Da jeg jo ikke personlig — desværre — kunde være til Stede ved Bestyrelsesmodet, maa jeg skriftlig meddele, at Afdelingens Forslag angaaende Bladholdet maa opfattes som, at vi kun ønsker refunderet Kr. 3,50 pr. Medlem som Vederlag for Dansk Søfartstidende. Hovedforeningen vil saaledes have et Bruttotilskud fra Afdelingen paa over 750 Kr., hvilket forhaabentlig maa findes at være et passende Beløb — — — — —»

(Navn.)

I Henhold til disse Skrivelser, og da Spørgsmaalet berører saavel § 4 som § 12 i Foreningens Love og altsaa skal forelægges en Generalforsamling, blev der paa Dagsordenen for sidste Generalforsamling optaget følgende Punkt som Forhandlingsgenstand:

#### Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe angaaende Bladsagen.

Af det paa Generalforsamlingen oplagne stenografiske Referat fremgaar det, at Afdelingens Sekretær, efter at Sagen var diskuteret i længere Tid, udtalte: Jeg frafalder Fordringen om Afstemningen om, hvorvidt *Dansk Søfartstidende* skal bibeholdes som Medlemsblad for Afdelingen eller ej. Af Udtalelser fra d'Herr. Skibsreder Schmidt og Skibsfører Rasmussen. Repræsentater for Afdelingen for mindre Skibe, frengik, at de var enige med Sekretæren i denne Beslutning, og at man hellere vilde ofre de 3 Kr. 50 Øre end skilles fra Hovedforeningen.

Der var saaledes opnaaet fuld Enighed i Sagen, og som det stenografiske Referat udviser, tilmed gennem de faldne Udtalelser (jfr. *D. S.* Nr. 57—60, 1911) af Hovedforeningens Bestyrelse lagt et Grundlag for en senere Forhandling om en endelig Ordning, og den almindelige Opfattelse var derfor den, at man var kommet en endelig Overenskomst et langt Stykke nærmere og kunde imødesæ Sagens videre Forløb med godt Haab om et for begge Parter tilfredsstillende Resultat. At alt Haab om en endelig tilfredsstillende Ordning vilde blive saaledes slaaet til Jorden, som Tilfældet blev, var der næppe nogen af Deltagerne i Generalforsamlingen, der havde tænkt sig, idet det selvfølgelig maatte være Forudsætningen for Forslagets Tilbagetagelse, at det hidtidige Forhold skulde være

til næste Generalforsamling, ellers vilde Tilbagetagelsen mildest talt være ganske uforstaaelig.

Desværre kom Virkeligheden ikke til at svare til Forudsætningerne, idet Afdelingen allerede, og uden at der havde fundet nogen som helst Forhandling Sted mellem denne og Hovedforeningen, den 16. August f. A. tilstillede Foreningen følgende Skrivelse, dat. den 10. samme Maaned:

»Da det viser sig umuligt at finde en Løsning, saaledes at Afdelingen for mindre Skibe kan vedblive at holde Dansk Søfartstidende og samtidig selv have tilstrækkelig Kapital til paa forsvarlig Maade at fremme sine egne Interesser, ser Afdelingen sig nødt til atter at henstille til Hovedforeningen at blive fritaget for at holde nævnte Blad og til Gengæld faa godtgjort 3 Kr. 50 Øre aarlig pr. Medlem.

Saafernt Afdelingen ikke senest 20. September d. A. har modtaget et bekræftende Svar herpaa, beklager man, at det i Henhold til Beslutning paa Afdelingens Generalforsamling vil medføre Afdelingens Udmeldelse af Hovedforeningen.»

(Navn.)

Foreningen svarede herpaa under 23. August følgende:

»I Besvarelse af den ærede Afdeling for mindre Skibes Skrivelse af 10. ds. tillader Foreningen sig herved høfligst at meddele, at det af Afdelingen paa ny rejste Spørgsmaal angaaende Bladsagen i Henhold til Foreningens Love kun kan afgøres paa en Generalforsamling.»

(Navn.)

Derefter tilstillede Afdelingen Hovedforeningen følgende Udmeldelse:

Svendborg, den 22. September 1911.

Til

Dansk Sejlskibsrederi-Forening!

Svendborg.

»Da Afdelingen for mindre Skibe ikke endnu har faaet noget bekræftende Svar paa sin Skrivelse af 10. August d. A. angaaende »Dansk Søfartstidende«, ser man sig nu nødsaget til — af Hensyn til Hovedforeningens Udmeldelsesfrist — at udmelde Afdelingen for mindre Skibe fra 1. Januar 1912.

Hermed udmeldes samtlige Medlemmer i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe af Dansk Sejlskibsrederi-Forening fra og med 1. Januar 1912.»

Med Højtæltelse

for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

E. F.

L. Rasmussen.

Med denne Udmeldelse er et ca. 15aarigt frugtbringende og formaalstjenligt Samarbejde mellem Afdelingen og de øvrige Kredse blevet afbrudt, utvivlsomt til Skade for begge Parter, og det slaar klart for Bestyrelsen, at vil man udrette noget, da maa det ske gennem Sammenhold og ikke ved at splitte Kræfterne ad, og at to Foreninger indenfor Sejlskibsfarten i mange Retninger vil komme til at virke overmaade uheldigt, thi det gælder ikke mindst indenfor Sejlskibsfarten, at de Ønsker, man fremsætter overfor Myndighederne, bliver et samlet Udtryk for Standen, og dette vil vanskeligt kunne opnaas, hvis ikke de undertiden noget forskellige Opfattelser kan blive drøftet og samarbejdet indenfor en Sejlskibs-Centralorganisation.

Iøvrigt har det været Bestyrelsen en Tilfredsstillelse at høre af de forskellige Udtalelser, der paa Generalforsamlingen faldt fra Afdelingens Repræsentanter, at man indenfor denne var meget tilfreds med Samarbejdet med Hovedforeningen, og at man bragte den en Tak for dens Arbejde.

Bestyrelsen ønsker herved at udtale, at Afdelingens Udmeldelse ikke vil eller kan bevirke nogen Ændring i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Arbejdsmaade, men at Foreningen som hidtil vil arbejde for enhver Gren indenfor Sejlskibsfarten og ikke for en enkelt alene.

## Konsulatvæsenet.

Foreningen har anbefalet og udtalt sig om Besættelsen af Konsulaterne i Belfast og Cadix samt om Vicekonsulaterne i Sevilla, Catania, Novorossisk, Batum, Genua, Rio Callegos, Messina, Frederiksstad, Norrköping og Holmestrand.

Foreningen har ikke ment det af Interesse for Sejlskibsfarten at bibeholde Vicekonsulaterne paa følgende Steder: Melazzo under Konsulatet i Messina, Øen Viques under Konsulatet i Ponce (Portoriko) og Wilmington N. C.

Endvidere har Foreningen intet haft imod: at Konsulatet paa Guernsey nedlægges, og at dets Forretninger henlægges under Vicekonsulatet i Jersey; at et Vicekonsulat bibeholdes paa Kyststrækningen mellem Savona og den franske Grænse, og at dette Vicekonsulat flyttes fra Porto Mauricio til Oneglia; at Sicilien omdannes til eet Konsulardistrikt med konsulær Repræsentation baade i Palermo og Messina; at Vicekonsulatet i Greenock nedlægges, og at dets Forretninger henlægges under Vicekonsulatet i Glasgow; at Vicekonsulatet i Girgenti flyttes til Havnebyen Porto Empedocle, og at der oprettedes en konsulær Post i Chatham (Kanada).

Endelig har Foreningen ikke ment det af Interesse for Skibsfarten at oprette et Vicekonsulat i Managua (Nicaragua).

## Handelsbøgers Føring.

Med Henviisning til det i Afsnittet Handelsbøgers Føring i Aarsberetningen for 1910 (jfr. »D. S.« Nr. 49, 1911) udtalte, skal Bestyrelsen oplyse, at Loven om Bogføring m. v. træder i Kraft 1. Juli 1912. Foreningen har i *Dansk Søfartstidendes* Nr. 42 d. A. fremsat Hovedindholdet af denne Lov.

Til at indtræde i et Udvalg, som ønskes nedsat, til at fastsætte de Krav, der bør stilles til de autoriserede Revisorer, har Repræsentationen indstillet sin Formand, og til Medlemmer af en i Anledning af den baltiske Udstilling i Malmö 1914 nedsat Komité har Repræsentationen valgt Formanden og Næstformanden. — Den nordamerikanske »Harter act.« er tilstillet de interesserede Kredse. — Foranlediget ved en Forespørgsel fra Ministeriet for Handel og Søfart har Bestyrelsen til Repræsentationen udtalt, at det var Sædvane, at danske Handelsskibe førte Nationalflaget ind og ud af Havnene og paa Hjemlandets Helligdage. — Man har anbefalet Vedtagelsen af en ny Tarif for Omkostninger ved Auktioner, der ikke er Tvangsauktioner. Den ny Tarif vil stille sig noget billigere for mindre Summer, men noget dyrere for meget store end den gamle — ligeledes har man anbefalet Ophævelse af Læsning ved Kirkestævne. — Valg af Repræsentanter til at afgive Stemme paa Generalforsamlingen i Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk er foranlediget afholdt i Æro, Bornholms, Nordjyllands og Fyns Kredse. — Foreningen har kunnet tiltræde en af et Udvalg udarbejdet Betænkning angaaende Transport af Kød og Kødvarer. — Et af Myndighederne fremsat Ønske om Mærkning af Stenfiskerfartøjers Pramme og Baade har Foreningen i Princippet kunnet tiltræde, men har dog gjort opmærksom paa visse Vanskeligheder, der vil kunne opstaa, naar de omhandlede Fartøjer anvendes ogsaa til andet Brug end Stenfiskeri. — Angaaende Rømningsvæsenet har Foreningen hos Medlemmerne indhentet en Del Oplysninger, der er tilstillet Sølovs-Kommissionen. — I Anledning af visse Misligheder, der skal være begaaet om Bord paa Skonnert Hilda af Göteborg efter dette Skibs Stranding paa Sjællands Rev i August f. A., har Foreningen anbefalet, at denne Sag gøres til Genstand for en nærmere Undersøgelse. — Foreningen har ikke kunnet anbefale et af Ringkøbing Handelsforening fremsat Ønske om Afmærkning eller Belysning af Kanalen ved »Hvide Sande«. — Endelig har Foreningen ladet forskellige Meddelelser, som den har ment af Interesse for Medlemmerne, optage i *Dansk Søfartstidende*.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Svendborg i Juni 1912.

C. P. Lund,  
Ronne,  
Formand.

J. C. Carlsen,  
Marstal.

J. Ph. Jørgensen,  
Thuro.

F. L. Knakkegaard,  
Nykøbing, M.

A. M. Knudsen,  
Sønderho, F.

Aff. Nielsen,  
Rudkøbing.

N. J. Ohlsen,  
Marstal.

C. V. Petersen,  
Svendborg.

C. Minor Rasmussen.

# Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

•Efterretninger for Søfarende• omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø-Kyst. Leuarden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m) Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

## Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegener og Beskrivelser

### A.

#### De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

1413. Rettelse til Kort Nr. 250. I Kort Nr. 250 (Kjøbenhavn msd Løhene dertil) skal gøres følgende Tilføjelser: 1) En Sten paa Landgrunden NØ, for Kastrup med 1,5 m Vand paa 55° 38' (46") N. Br. 12° 39' (42") Ø. Lgd. 2) NØ, for Lille-Grund en Palle med 4,7 m Vand paa 55° 31' (38") N. Br. 12° 47' (32") Ø. Lgd.

1414. Fyr bortskyllet, midlertidigt Fyr tændt, Lystønde inddrages midlertidig. Thyboren-Kanal. Nordisen. Forfyret til Thyboren-Kanal Ledelyr er bortskyllet. Et midlertidigt, rodt, fast Fyr er tændt c. 50 m længere inde. Dette Fyr lyser kun 10" paa hver Side af Fyrlinien. Iøvrigt uforandret.

Paa Grund af Uddybningsarbejder vil Lystønden »Thyboron-Kanal Nr. 2« i den nærmeste Tid blive inddraget og forventes først udlagt efter 1 Maanedts Forløb. 56° 42' (00") N. Br. 8° 15' (12") Ø. Lgd.

1415. Lodsdamper ombyttes midlertidig. Skagen. Skagerrak. Den 6te Juli d. A. ombyttes Lodsdamperen ved Skagen for et Tidsrum af c. 5 Uger med en Lodsdræksbaad. Skagen: 57° 44' N. Br. 10° 38' Ø. Lgd.

1416. Falsk Meddelelse angaaende Vrag. Lysegrund NØ, Kattegat. I Følge Indberetning fra Lods-kaptajnen i Holmsted har Meddelelsen om, at Skomerten »Anna Christine« var sunket 6 1/2 Sm NØ-lig for Lysegrund Fyr, vist sig at være et Falsum. Fyret: c. 56° 18' N. Br. 11° 48' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1363. Kjøbenhavn 1912.)

1417. Vrag borttaget. Middeldgrunds-Fort Fyr SSV, Sundet. Kvasen, som var sunket 11 1/2 Kbl S. 20° V. fra Middeldgrunds-Fort Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Fyret: 55° 43' 14" N. Br. 12° 40' 13" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1365. Kjøbenhavn 1912.)

1418. Muddermaskine sunket. Sprøge N. Store-Bælt. En Muddermaskine er sunket i 21 m Vand c. 1 Sm NV. fra »Sprøge-NØ-Pulle« røde Spidsstønde med 3 Koste. Muddermaskinen er ikke farlig for Sejladsen. 3-Kosten: 55° 21' (42") N. Br. 11° 00' (42") Ø. Lgd.

### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1419. Vragmast borttaget. »Falsterboret« Fyrskib SØ, Østersøen. I Følge Meddelelse fra Lods-kaptajnen i Malinö er den af Foreren af Damperen »Dronning Maude« rapporterede Mast, der laa 12 Sm SØ. 1/4 S. fra »Falsterboret« Fyrskib, indbyrget. Fyrskibet: 55° 17' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1262. Kjøbenhavn 1912.)

1420. Sømærker udlagt. Nynäs Hamn. Stockholm Skærgaard, Sverig. Ved Nynäs Hamn er udlagt følgende Sømærker: 1) En Stage paa c. 58° 54' 47" N. Br. 17° 58' 04" Ø. Lgd. 2) En Stage paa c. 58° 54' 45" N. Br. 17° 58' 00" Ø. Lgd. 3) En Stage med Kost paa c. 58° 54' 45" N. Br. 17° 58' 00" Ø. Lgd.

1421. Sømærker forandret. Rødkallen SSV, Bottniske Bugt. De i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 27, 1912 behandlede Forandringer er nu udført.

1422. Belysning forandret. Schwarzort, Karisches Haff, Tyskland. I Løbet af Sommeren 1912 skal der foretages følgende Forandringer ved Belysningen af Farvandet ved Schwarzort: 1) Fyret paa Baaken over Landingsdæmningen vil blive ombygget med et kraftigere, hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 10° Ø. gennem S. V. og N. til N. 30° Ø. Flammens Højde 8 m.

1444. Afmrækning forandres. Northwest Channel og Southwest Channel. Key West Harbor, Florida. Omtrønt den 6te Juli 1912 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved Key West Harbor:

A. I Northwest Channel. 1) Channel Stumplønde 7 udlægges paa NØ-Siden af Løbet i 4,8 m Vand, N. 39 1/4° Ø. fra Northwest Passage Fyr og S. 88 1/4° Ø. fra Northwest Bar Fyr.

2) Channel Stumplønde 9 udlægges paa NØ-Siden af Løbet i 4,2 m Vand, henholdsvis N. 65 1/4° Ø. og S. 69 1/4° Ø. fra samme Punkter. 3) Channel Spidsstønde 6 udlægges i 5,4 m Vand, henholdsvis N. 73 1/4° Ø. og S. 65 1/4° Ø. fra samme Punkter. 4) Eighteen-Foot Spit Stumplønde 11 udlægges paa NØ-Siden af Løbet, N. 37° V. fra Middle Ground Fyr og S. 81° Ø. fra Northwest Passage Fyr. 5) Middle Ground Northwest Stumplønde 7 inddrages og Middle Mid-Channel lodret stribede Spidsstønde flyttes hen til dens Plads. 6) Middle Ground Stumplønde 9 flyttes c. 175 m NV. i, faar Nr. 13 og udlægges i c. 5,1 m Vand N. 31° V. fra Middle Ground Fyr og N. 42 1/2° Ø. fra East Crawfish Key høje kant. 7) Governor Marvin Wreck vandret stribede Spidsstønde inddrages. 8) East Crawfish Key Spidsstønde 8 udlægges ved Siden af Grunden i c. 6,7 m Vand, S. 85° V. fra Key West Main Ship Channel Bagfyr og S. 18 1/2° Ø. fra Middle Ground Fyr. 9) Inner Middle Ground Stumplønde 15 NW udlægges i c. 3,6 m Vand, N. 77 1/2° V. fra Key West Main Ship Channel Bagfyr og S. 47 1/2° Ø. fra Middle Ground Fyr.

B. I Southwest Channel. 1) Inner Middle Ground Stumplønde 13 inddrages. 2) Frankfort Bank South End Stumplønde 15 faar Nr. 13.

Middle Ground Fyr: 24° 34 1/4' N. Br. 81° 50' V. Lgd. Hillsboro Bay, Florida. Gadsdens 1445. Tønder inddraget. Gadsdens Point. Tampa Bay. Florida. Gadsdens Point Tønde 2 er inddraget. 27° 50' 30" N. Br. 89° 27' 30" V. Lgd.

1446. Oplysning om Fyr og Skær. Gordó Point, Nicaragua. Arehies Roeh er en Klippe-spids med 5,1 m Vand i 13 m Dybde. Til Opmaalingsbrug er opført Taarne paa Kysten N. for Gordó Point Fyr. Taarnene har hvide og sorte Flag paa Toppen. Gordó Point Fyr: 14° 20' 58" N. Br. 83° 13' 23" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1351. Kjøbenhavn 1912.)

1447. Fyr tændt. Galina Point, Jamaica N-Kyst. Paa Galina Point er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 8 Sm. Omtrentlig Plads: 18° 25' N. Br. 76° 55 1/2' V. Lgd.

### VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

1448. Fyr ombygget. Punta Tumbes, Concepcion Bay, Chile. Det hvide, faste Fyr paa Punta Tumbes paa V-Siden af Indløbet til Concepcion Bay er ombygget med et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 Sek. Blink 1 Sek., Mørke 9 Sek. Flammens Højde: 34 m. Synsvidde: 12 Sm. 4 m højt, hvidt Taarn med grøn Kuppel. 36, 36' 50" S. Br. 73° 07' 22" V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1448. Fyrbaade ombygtes. Reale, Asinara, Sardinien N-Kyst. Den 1ste Juli 1912 inddrages de 2 Fyrbaade ved Reale Grund og erstattes midlertidigt af: 1) Et grønt, fast Fyr, der viser Et-Blink hver 10 Sek. Blink 1 Sek., Mørke 9 Sek. Flammens Højde: 4 Sm. 2) En Lystønde, der viser rodt Lys med Formørkelser, i 18 m Vand c. 100 m N. for den S-lige Fyrbaad. Reale: c. 41° 03' N. Br. 8° 18' Ø. Lgd.

1450. Radiotelegraf-Stationer nedlagt. Italien. Følgende Radiotelegraf-Stationer er nedlagt: 1) Ponza, 40° 58' 01" N. Br. 12° 57' 30" Ø. Lgd. 2) Monte San Giuliano (Trapani), 38° 03' 13" N. Br. 12° 34' 19" Ø. Lgd.

1451. Belysning forandret. Neapel, Italien V-Kyst. Det grønne Fyr med En-Formørkelser paa S-Enden af den ny krummede Mole i Neapel Havn er tændt. Fyret viser midlertidigt En-Formørkelser hver 7 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2 Sek. Lystønden ud for Molen er inddraget. Havnen: 40° 50' N. Br. 14° 15' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1306. Kjøbenhavn 1912.)

1452. Fyr tændt til Forsøg. Punta Penna, Italien Ø-Kyst. Paa Punta Penna er til Forsøg tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 30 Sek. Synsvidde: 25 Sm. 42° 10' 08" N. Br. 14° 43' 05" Ø. Lgd.

1453. Oplysning om Lystønder. Chioggia, Italien Ø-Kyst. Lystønden ved S-Dæmningen ved Chioggia Havn ligger c. 2130 m S. 85° Ø. fra Fort S. Felice Fyr.

Ud for den under Bygning værende N-Dæmning ligger en Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek., c. 1930 m S. 83° Ø. fra Fyret paa Hovedet af Molen ved Fort Caroman. c. 45° 14' N. Br. 12° 17 1/2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1310. Kjøbenhavn 1912.)

Lysvæne: 8. Sm. Det vises fra den hvide Baake med en Trekant med Spidsen nedad. Baaken er nu kun 13 m høj. 55° 32' 36" N. Br. 21° 07' 42" Ø. Lgd. 2) Det hvide, faste Fyr, der vises fra den hvide Baake med en Trekant med Spidsen opad, 360 m S. fra den under 1 nævnte Baake, vil blive omhyldet med et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Lysvæne: 10 Sm. 55° 32' 27" N. Br. 21° 07' 30" Ø. Lgd. Disse 2 Fyr overet leder gennem Lobet N. for Anlægsstedet. 3) Den hvide Baake med Trekant paa Toppen, som staar 170 m N. fra Baaken paa Landingsdemningen, borttages, og Baakens hvide, faste Fyr nedlægges. 55° 32' 42" N. Br. 21° 07' 42" Ø. Lgd. 4) 397 m N. fra Baaken paa Landingsdemningen, opføres en (fitemast med Trekant med Spidsen opad. Fra Baaken vises et rødt, fast Fyr, der holdt overet med det under 1 nævnte hvide Fyr, leder gennem Lobet S. for Anlægsstedet. Flammens Højde: 17 m. Lysvæne: 10 Sm. 55° 32' 49" N. Br. 21° 07' 42" Ø. Lgd.

**1423. Afmærkning forandret. Wismar.** De i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 848 indholdte Forandringer i Wismar Bugt er nu udført med følgende Ændringer: 1) Andvænings-tonden Wismar Grosse Tief ligger paa 54° 04' 21" N. Br. 11° 25' 54" Ø. Lgd. 2) Tonden Wismar 1 er en Banketonde og ligger paa 54° 04' 12" N. Br. 11° 28' 00" Ø. Lgd. 3) Tonden 2 og 3 har en nedadvendt Kost under Talophættelsen. 4) Tonde 4 ligger paa 54° 01' 04" N. Br. 11° 21' 45" Ø. Lgd. 5) Tonde 5 ligger paa 53° 59' 30" N. Br. 11° 19' 33" Ø. Lgd. 6) Tonde 6 ligger paa 53° 58' 29" N. Br. 11° 20' 13" Ø. Lgd. Positionerne svarer til danske Kort. (Kort Nr. 157, 160 og 235.)

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**1424. Drivende Vrag. Nordsøen.** Den 15de Juni d. A. er Agterskibet af et Fartøj observeret drivende paa c. 54° 58' N. Br. 6° 20' Ø. Lgd.

**1425. Fyr tændt. Vegesack. Birener Weser. Weser. Tyskland.** I Unterweser oven for Vegesack er der til Vejledning ved Besslingen af den store Bøjning ved Birener Weser paa hver Bred opført en hvid Fyrbaake med sort Galleri og rød Lanterne. Fra Baaken paa venstre Bred der staar ved Kilometer 17, vises et hvidt og rødt Fyr med En-Fornikkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Lys et rødt fra N. 32° V. til N. 29 1/2° V., hvidt derfra til N. 24° V., rødt derfra til N. 17° V., hvidt derfra til N., rødt derfra til N. 3° Ø., hvidt derfra til N. 32° V. Flammens Højde: 9 m. 53° 09' 48" N. Br. 8° 37' 38" Ø. Lgd. Fra Baaken paa højre Bred der staar ved Kilometer 16, vises et hvidt og rødt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 Sek., Blink 1, 2 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1, 2 Sek., Mørke 5 Sek. Lys et rødt fra N. 13 1/2° V. til N. 6 1/2° V., i øvrigt hvidt. Flammens Højde: 9 m. 53° 09' 28" N. Br. 8° 37' 34" Ø. Lgd. Lysvænen for begge Fyr er 9 Sm for det hvide og 3 Sm for det røde Lys.

**1426. Afmærkning forandret. West- og Ost-Hellegat. Zeegeet van Brouwershaven. Holland.** I West-Hellegat. 1) Den rød og sort vandret stribe Lystønde »H G & H D« ligger nu i 6,2 m Vand paa 51° 42' 36" N. Br. 4° 24' 24" Ø. Lgd. 2) De sorte Lystønder Nr. 4 og 7 er ombyttet med Stumptondener Nr. 4 og 7.

### IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**1428. Fyr forandret. Rathlin Island. Irland N.-Kyst.** Rathlin Island Fyr er nu forandret til at vise Røde-Lyn hver 20 Sek., lovfrikt ulorandret. 55, 18° N. Br. 6° 10 1/2° V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 505. Kjøbenhavn 1911.)

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**1429. Fyr forandret. Bado de Lorient. Frankrig.** Belysningen ved Passe du Sud (Petite Passe eller Passe de Gâvres) er nu forandret og det midlertidige, hvide Fyr paa La Perrière Fyrtaarns Galleri er slukket. c. 47° 44' N. Br. 3° 22' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 410. Kjøbenhavn 1912.)

**1430. Fyr delvis forandret. Portalgion. Guiboron. Portugal.** Portalgion Fyr er nu forandret til et Fyr med To-Fornikkelser hver 8 Sek., men den røde Lysvinkel er endnu ikke indst. 47° 29' 10" N. Br. 3° 05' 09" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 771. Kjøbenhavn 1912.)

**1431. Tønder udlagt. Plateau des Birvideaux. Balle Isle. Arbejderne paa Plateau des Birvideaux er genopbygget. Der er udlagt seks hvidt Fortøjstønder 70 à 80 m uden om Midten af Arbejdspladsen. 47° 29' 07" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2711. Kjøbenhavn 1910.)**

**1432. Radiotelegraf-Station aabnet. Lidderitzbuch. Tysk SV-Afrika.** I Lidderitzbuch er oprettet en Radiotelegraf-Station. Tjenestetiden er foreløbig fra Kl. 9 til Kl. 12 P.m. og fra Kl. 3 til Kl. 5 E.m. Kaldesignal K.L.Y. Normalbølglængde 600 m. 26° 37' 26" S. Br. 15° 10' 30" Ø. Lgd. Stationen er i Forbindelse med Radiotelegraf-Stationen i Strakopmund, der ligger paa 22° 40' 37" S. Br. 14° 31' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 611. Kjøbenhavn 1912.)

**1433. Taagsignal permanent. Adværsl. Flower Island. Strait of Belle Isle. Newfoundland V.-Kyst.** Taagsignalet med Et-Knald hver 15 Min. fra Flower Island Fyr er nu permanent. Naar Skibes Taagsignal høres, gives Et-Knald hver 5 Min. Da Skibene ud for Flower Island sandsynligvis paavirker Lyden, adværes man mod at benytte Taagsignalet til at gøre Land. 51° 18 1/2° N. Br. 56° 44' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1376. Kjøbenhavn 1911.)

**1434. »Anticosti« Fyrskib udlagt. Gulf of St. Lawrence. Canada.** »Anticosti« Fyrskib er efter udlagt. 49° 03' 00" N. Br. 61° 30' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1774. Kjøbenhavn 1912.)

**1435. »Sambro Outer Bank« Fyrskib ombyttet med Lys- og Flagstønde. Halifax. Nova Scotia S.-Kyst.** »Sambro Outer Bank« Fyrskib er ombyttet med Sambro Outer Lys- og Flagstønde. 44° 20' 30" N. Br. 63° 30' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 821. Kjøbenhavn 1912.)

**1436. Klokketønde flyttes og forandres. Otter Rock Shoal. Castine Harbor. Maine.** Forønde Stater i Nord-Amerika. Omtront den 27de Juni 1912 males Otter Rock Shoal Klokketønde i sort og hvid vandret stribet og flyttes c. 1/2 Sm V. i; den skal ligge S. 65 1/2° V. fra Hosmer Ledge Baake og S. 6° Ø. fra Dice Head Fyr, der ligger paa c. 44° 23' N. Br. 69° 49 1/4' V. Lgd.

**1437. Tønde indtræges. Governors Island S. Boston Harbor. Massachusetts.** Omtront den 15de August indtræges Lower Middle Northwest End Tønde 10, S. for Governors Island, permanent. Boston: c. 42° 20' N. Br. 71° 01' V. Lgd.

**1438. Tønder indtræges. Nantucket Sound. Massachusetts.** Omtront den 15de Juli 1912 indtræges følgende Tønder i Nantucket Sound: 1) Pollock Rip Broken Part South End Spids-tønde 2. 2) Twelve-foot Shoal East Part Stumpønde 1. Nantucket Sound: c. 41° 17' N. Br. 70° 00' V. Lgd.

**1439. Baake nedlagt. Sunken Pier. Nantucket Sound. Massachusetts.** Sunken Pier Baake er permanent nedlagt. 41° 48' 30" N. Br. 70° 11' 02" V. Lgd.

**1440. Grunde. Charleston Harbor. South Carolina.** Ved Indløbet til Charleston Harbor ligger følgende Grunde: 1) En Grund med 4,2 m Vand. 4,1 Sm S. 48° Ø. fra Ferris Wheel. Grunden strækker sig herfra c. 2 Kl S. 68° V. i og har 5,2 m Vand paa den SV-ligge Del. 2) En Grund med 5,2 m Vand. 4,2 Sm S. 37° Ø. fra Ferris Wheel. 3) En Grund med 5,2 m Vand. 4,2 Sm S. 34° Ø. fra Ferris Wheel. Grunden strækker sig c. 2 Kl S. 74° Ø. i og har 5,2 m Vand paa den SO-ligge Del.

5,2 m (18 feet) Grunden. 4,2 Sm S. 47° Ø. fra Ferris Wheel, som i engelske Kort Nr. 2806 og 2861 er mærket »P. D.«, eksisterer ikke. Ferris Wheel, Isle of Palms: 32° 47 1/2° N. Br. 79° 47' V. Lgd.

**1441. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Charleston Harbor. South Carolina.** Second North Side Tønde 4 er nu ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek. 32° 43' 24" N. Br. 79° 48' 38" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 131. Kjøbenhavn 1912.)

### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**1442. Tønde indtræges. Delta Shoal. Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtront den 25de Juni 1912 indtræges Delta Shoal Inside Tønde 13. 24° 38' 24" N. Br. 81° 06' 01" V. Lgd.

**1443. Tønde udlægges. Point of Reef Channel. Key West Harbor. Florida.** I en nær Fremtid udlægges Side Channel Shoal Spidsstønde 2 i 7,2 m Vand paa SV-Siden af 5,2 m Grunden i Indløbet til Key West Harbor. N. 79 1/2° Ø. fra Sand Key Fyr og S. 34° Ø. fra Eastern Triangle Baake. Sand Key Fyr: 24° 27' 10" N. Br. 81° 52' 40" V. Lgd.

**1454. Lystønde udlagt. Porto del Lido. Italien Ø.-Kyst.** Paa Baghords Side af Løbet ved Porto del Lido er den fjerde Lystønde udlagt, c. 4516 m S. 59<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Ø. fra San Nicolò Semafor. Den viser rødt Et-Blind hver 4 Sek., ligesom de andre Lystønder paa S.-Siden. Semaforen: 45<sup>o</sup> 25' 57" N. Br. 12<sup>o</sup> 23' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1399. Kjøbenhavn 1912.)

**1456. Fyr forandret. Spitzø Vranac. Østerrig-Ungarn.** Spitzø Vranac Fyr er forandret til et grønt Fyr med Formørkelser. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 3 Sm. 44<sup>o</sup> 15' N. Br. 14<sup>o</sup> 48' Ø. Lgd.

**1456. Fyr forandret. Gagri. Sorte Hav. Rusland.** Ledelyrbanerne ved Indløbet til Gagri Rød er nedlagt. I Stedet for de følgende Ledelyr tændt: 1) Et rødt, fast Forfyr, der vises fra en Skorsten, som staar 130 m N. 23<sup>o</sup> Ø. fra det gamle Forfyr. Flammens Højde: 51 m. Synsvide: 9 Sm. Paa Skorstenen er en hvid, firkantet Tavle. 2) Et rødt, fast Bagfyr, der vises fra en Mur, 170 m N. 24<sup>o</sup> Ø. fra det gamle Forfyr. Flammens Højde: 66 m. Synsvide: 8 Sm. Paa Muren er en hvid, firkantet Tavle.

Fyrene er overet i N. 26<sup>o</sup> Ø. Lysgrænserne er som for de gamle Fyr.  
3) Et rødt, fast Hjelpelyr, der vises fra en Mast 50 m S. 35<sup>o</sup> V. fra det gamle Forfyr. Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sm. c. 43<sup>o</sup> 19' N. Br. 40<sup>o</sup> 14' Ø. Lgd.

**1457. Tønde inddraget. Keritsch-Jenikale Stræde.** Den sorte Spiritønde med to Kegler med Spidsen fra hinanden, som laa i 5,3 m Vand ved den ubenyttede Losseplads for Fyld N. for Tschusehka Pynt, er inddraget. 45<sup>o</sup> 20' N. Br. 36<sup>o</sup> 40' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1434. Kjøbenhavn 1909.)

**1458. Belysning forandret. Tripolis. Tripolis.** Det røde Fyr paa Castello del Pacla viser En-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Morke 4 Sek.

Den grønne Toude paa N.-Siden af Kanalen (North Channel) til den indre Havn er ombyttet med en grøn Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek. Tripolis: 32<sup>o</sup> 54' N. Br. 13<sup>o</sup> 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1404. Kjøbenhavn 1912.)

**IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.**

**1459. Fyr tændt. Maunhane Point. Pombba (Pomba) Bay. Afrika.** Paa Maunhane Point er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvide: 10 Sm. Øvrige Oplysninger mangler. Maunhane Point: 12<sup>o</sup> 58' S. Br. 40<sup>o</sup> 36' Ø. Lgd.

**1460. Fyr forandret. Colombo. Ceylon.** Southwest Breakwater Fyr ved Landingsstedet paa Belgobryderens Hoved ved Colombo viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. lovrigt ulforandret. 6<sup>o</sup> 57' 02" N. Br. 79<sup>o</sup> 50' 44" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 914.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1023. Plk. 2. Kjøbenhavn 1912.)

**1461. Baake opføres. South Klang Strait. Malacca Stræde.** Paa 5 m Grunden, 0,9 Sm S. 80<sup>o</sup> Ø. fra Pluto Gedong Fyr, opføres en Baake. Ved Arbejdspladsen ligger en Lærter, der forer en almindelig Ankerantenne. Man bør holde godt uden om Stedet. 2<sup>o</sup> 53' 50" N. Br. 101<sup>o</sup> 15' 56" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 3453.)

**Bekendtgørelser m. m.**

**1462. Karantænebestemmelser. Italien.** — Alexandretta i Lilleasien er erklæret kolera-smittet.

Norge. — Provinzen Mersinn er erklæret for kolerasmittet og Byen Durban for pestfri. Sverig. — Durbau er erklæret for pestfri.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bøg; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

N	771	England, Maj 1912.
N	1259	Japan. — Plans in the Lin Kiu islands.
N	3214	Korea. — Fusan harbour.
R	1843	Red sea. — Ports Ibrahim and Thewfik.
R	1598	Africa. — East London harbour and approaches.
+	2729	England, S. coast. — English channel.
N		Ireland, West Coast. — Sligo and Ballysadare bays.
N		North and west coasts of Europe. — Distance tables. Marts 1912.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Juni 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab ....	110—109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110
Danmark .....	110—109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
København .....		—	—
Carl .....	113—112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....	110—109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110
Skjold .....	99— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 98- <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
Urania .....	33 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 34 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	34 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35
Union .....		—	—
Dampsk. af 1896 .....	110—109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110
Hejmdal .....	114—113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	114
Østasiatisk .....	131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —132	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østerøen .....		—	—
Nordøen .....	23—24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gorm .....	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	113
Torm .....	112—111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112
Inga .....		—	—
Cimbria .....	113— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	114	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Vesterhavet .....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —25	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	24
Forenede Bugser-Selskab .....	46	46	50
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	62—61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	61	61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88 .....		—	—
6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk.-Selsk. ....		—	—
4% Østasiatisk Komp. ....		—	—
<b>Stats- og Kredittforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....		81	86
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditk. ....		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — — — 2. Serie ..		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — — — 1. — — — — —		96	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditk. ....		88	90
4% — — — — — 7. — — — — —		93	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% Østift. Kreditk. ....		93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank .....		150	151
Privatbank .....	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		136 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	137 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank .....		139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	140
Grundejerbank .....		14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110
Helsingørs Jærnak. ....		99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106
Sukkertfabr. ....	271—270 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	271	271 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier .....	209—208	208 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	208 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 26. Juni 1912**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg .....	89.05	88.85
London .....	18.21	18.17
Paris .....	72.25	
Amsterdam .....	150.80	
Wien .....	75.40	

**Notering paa Berlins Bers d. 26. Juni 1912.**

Russiske Noter .....	215.40
4% Russiske Consols. ....	91.00
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> % — — — — — Boden Kredit. ....	88.25
5% Mexikanske 1899 .....	99.70
5% Rumænske Stats .....	101.00
4% — — — — — 1890 .....	96.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 276,000, „Danmark“ 72,000, „Norden“ 184,000, „Carl“ 76,000, „Dannebrog“ 168,000, „Skjold“ 308,000, „Urania“ 76,000, „Dampskib. af 1896“ 64,000, „Hejmdal“ 164,000, „Gorm“ 112,000, „Neptun“ 124,000, „Dansk-russisk“ 488,000, „Østasiatisk“ 72,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16. Ved Stranden.



N	2695	Forenede Stater i Nord-Amerika. April—Maj 1912.
N	2646	North America. — Canada, Prince Edward Island; Malpeque Bay.
N	2651	West Indies. — Island of Haiti and North Coast of Haiti and Dominican Republic; Monte Christi to Tortuga Island.
N	2647	West Indies. — Island of Haiti, South Coast of Dominican Republic; Santo Domingo to Saona Island.
N	2683	West Indies. — Island of Haiti, North Coast of Dominican Republic; Cape Marcotis to Monte Christi.
N	2687	North America. — Canada, Gulf of St. Lawrence; Bradore Bay.
N	2636	North America. — Canada, St. Lawrence River; Seven Islands and Boule Bays with Manitou River.
R	61	West Indies. — Island of Haiti, West Coast of Haiti; St. Marc Channel to Baradaires Bay.
R	36	North America. — Canada, Gulf of St. Lawrence; Mingan Islands, Western Sheet.
R	37 b	West Indies. — Island of Haiti; Cape Haitien to Cape Saint Nicolas Mole.
+	2442	West Indies. — Island of Haiti; Cape Viejo Frances to Cape Isabela.
+	2443	West Indies. — Island of Haiti; Cape Isabela to Cape Haitien.
+	1015	West Indies. — Island of Santa Domingo; Approaches to Port au Prince.
		Tyskland, Maj 1912.
		Nordsee, Deutsche Küste: Westküste von Schleswig-Holstein, Südlicher Teil. 1 : 100,000.
		Ostsee, Deutsche Küste: Mecklenburger Bucht. W.-u. O-Blatt. 1 : 100,000.
		Danse. Deutsche Küste: Wismar Bucht. 1 : 50,000.

Genua eller Savona (3,000), 12/6 Catania (3,100), 10/6 Port Said (6,600). — Fra Firth of Forth 6/— à 6/6 Kronstadt, 7/— à 7/3 Kiel (2,000—2,400), 7/6 Lübeck (1,400), 6/9 Neustadt (1,350), 6/7½ Middelfart (1,250), 6/9 Karrebæksminde (1,200), 5/9 Riga (2,000), 9/9 Gibraltar (1,300). — Fra Cardiff eller Newport 7/6 Kronstadt, 8/— Björkö (3,500), 6/3 Rouen (2,200), 8/3 Lissabon (2,300), Frcs. 13 Algier (4,000), 13½ Marseille (5,700), 11/3 à 11/9 Genua, 10/6 à 10/7½ Port Said (6,000), 11/3 Cap Verde (5,800), 17/3 Rio Janeiro, 18/3 à 18/9 River Plate.

### Havarier og Forlis.

Motala Ström, Dpsk. af Norrköping, kom den 25. ds. paa Grund paa Sydsiden af Grenen; ved Svitzers Assistance kom Skibet senere flot og i Havn.

Tana, Dpsk. af Leith, kom den 24. ds. paa Grund paa Læsø, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Freidig, norsk Dampet, er af dansk Dampet »Perm« blevet indslæbt til Southend med Tab af Skruen.

Henry Brooke, 3/m. Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Åbo til Charlestown med en Ladning Staver, stødt paa et Undervandsskær i den finske Skærgaard og blevet læk. Skibet er indkommet her til Kjøbenhavn for Reparation.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Den 22. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sat i Vandet.

Dampet, der ved Stabelafkoblingen fik Navnet »Thyra«, er bygget for Regning Dampskibsselskabet Vesterhavet — J. Lauritzen — Esbjerg.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Königsberg 18./6. — Algarve, Borries, afg. herfra 26./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Galata 24./6. — A. N. Hansen, Sorosen, afg. Riga 25./6. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. Havre 26./6. — Antwerpen, Madsen, ank. Marseille 20./6. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnethead 15./6. — Arno, Fischer, afg. herfra 26./6. til Reval. — Aurora, Gommesen, afg. Petersborg 25./6. — Beira, Lunge, ank. Genua 21./6. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Lissabon 26./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 19./6. — Christian IX, Mikkelsen, ank. her 24./6. — Dagmar, Bogvad, pass. Sagress 25./6. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 25./6. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 21./6. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 26./6. — Hellig Olav, Holst, ank. her 19./6. — Hengest, Munk, afg. herfra 25./6. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 26./6. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Messina 26./6. — Jolantha, Rasmussen, ank. Antwerpen 25./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 19./6. — Kentucky, Andresen, afg.

Newcastle 25./6. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunshüttel 25./6. — Kursk, Wieneke, ank. Antwerpen 19./6. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 21./6. — Louise, Larsen, afg. London 26./6. — Louisiana, Ørsted, ank. her 22./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 4./6. — Minsk, Harder, ank. her 26./6. — Mosso, Nellemann, ank. London 24./6. — Moskov, Jønsen, pass. Holtau 22./6. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Riga 22./6. — Nordjylland, Soeborg, afg. Petersborg 26./6. — O. B. Suhr, Frisette, afg. herfra 25./6. — Odessa, pass. Holtau 27./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Liban 22./6. — Oscar II, Hempel, afg. New York 20./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. herfra 26./6. — Perm, Gotthardt, ank. London 25./6. — Pregel, Iversen, pass. Dungeness 26./6. — Saga, Hansen, ank. Königsberg 20./6. — Saratov, ank. Hull 26./6. — Saxo, Müller, pass. Brunshüttel 24./6. — Seine, le Dizes, ank. Petersborg 23./6. — Texas, Clauson Knas, ank. Buenos Aires 22./6. — Thyra, Dam, ank. Stottin 26./6. — Tiber, Beel, pass. Dartmouth 24./6. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 24./6. — Tula, Therkildsen, ank. her 24./6. — United States, Gottsche, ank. New York 26./6. — Viking, Meyer, pass. Brunshüttel 25./6. — Tyr, Thaniug, ank. Windau 27./6.

**Vesterhavet.** Nancy, Mikkelsen, ank. Klagshavn 25./6. — Nautik, N. Nielsen, afg. Gibraltar 25./6. til Aberdeen. — Fylla, Brinch, pass. Dungeness 24./6. for Wich Bay. — Hebe, Gregersen, afg. Hook of Holland 25./6. til Aalborg. — Marie, Jessen, afg. Emden 25./6. til Burntisland. — Polly, Mathiasen, ank. Cadiz 24./6. — Cito, Jepsen, afg. Newcastle 25./6. til Mariagerfjord. — Dagmar, Skon, pass. l'Quessant 24./6. for Casablanca. — Laura, Lund, pass. Helsingør 25./6. for Stockholm.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Pernau 19./6. — Amalienborg ank. Antwerpen 16./6. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 22./6. — Brattingsborg afg. Rosario 16./6. — Borglum ank. Barcelona 22./6. — Chassie Mærsk pass. Beachy Head 23./6. — Dansborg ank. Cardiff 18./6. — Elsborg ank. Dunkerque 22./6. — Esrom ank. London 18./6. — Flynderborg ank. Tyne 19./6. — Fredensborg ank. Königsberg 21./6. — Frederiksborg pass. Dover 23./6. — Guldborg, ank. Reggio 22./6. — Gurte afg. Kristinestad 22./6. — Hammershus ank. Hamburg 20./6. — Harrildsborg ank. Pernau 23./6. — Hundborg ank. Grangemouth 21./6. — Høneborg ank. Kroustad 23./6. — Jelling afg. Mobile 5./6. — Jømsborg pass. Lódینگ 21./6. — Jungshoved ank. Tyne 23./6. — Jægersborg pass. Portland 22./6. — Kallundborg afg. Archangel 23./6. — Kalo pass. Portland 24./6. — Klampenborg afg. Malmø 20./6. — Kronborg afg. Las Palmas 22./6. — Lejre afg. Huelva 19./6. — Lilleborg afg. Petersborg 21./6. — Marselisborg pass. Tromsø 20./6. — Næsborg afg. Petersborg 22./6. — Peter Mærsk ank. Kroustad 21./6. — Randelsborg afg. London 22./6. — Rosenborg ank. West Hartlepool 22./6. — Silkeborg afg. Stettin 18./6. — Skanderborg afg. Kjøbenhavn 21./6. — Skjoldborg afg. Acton Grange 17./6. — Skodsborg afg. Petersborg 22./6. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 20./6. — Stegelborg afg. Kjøbenhavn 19./6. — Stjerneborg pass. Sagres 20./6. — Søborg pass. Sydney N. S. 12./6. — Taarnborg afg. Thamshavn 23./6. — Tuborg afg. Marseille 19./6. — Ulfsborg ank. Kjøbenhavn 22./6. — Uranieborg ank. Marseille 23./6. — Visborg ank. Petersborg 20./6. — Vordingborg ank. Liban 21./6. — Ørkild pass. Port Said 11./6. — Eleonora Mærsk pass. Kjøbenhavn 22./6.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kroustad 26./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 21./6. til Tofte. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 14./6. — Russ, Petersen, ank. Rotterdam 25./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 25./6. til Kroustad. — Excellence Ploske, Tannebek, ank. Methil 25./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Houkipudas 19./6. — Generalkonsul Pällisen, Christensen, afg. Las Palmas 20./6. til Helsingborg. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 17./6. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Belfast 26./6. til Troou. — Newa, Dahl, ank. Troou 26./6.

**Dania.** Ely, Meinertz, pass. Honningsvaag 24./6. for Archangel. — Nelly, Clausen, ank. Stettin 23./6. — Fauny, Eriksen, ank. Amsterdam 21./6. — Lilly, Nielsen, ank. Marseille 23./6. — Alexy, Sørensen, ank. Kotka 23./6. — Dagny, Bang, afg. Stettin 25./6. til Hamburg. — Mary, Clausen, ank. Munk-sund 24./6.

**Rossia.** Generalkonsul Elissejeff afg. Sunderland 26./6.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Sousse 19./6. — Martha, Christensen, afg. Neder Kalix 20./6. — Elna, Rathje, afg. Neder Kalix 21./6. — Therese, Pedersen, afg. Kristiansund 21./6. — Harriet, Larsen, ank. Archangel 21./6. — Dagny, Therkildsen, ank. Rostock 26./6. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 22./6. — Jeanne, Olsen, afg. Sfax 26./6. — Vera, Larsen, ank. Tornø 26./6. — Daisy, Jørgensen, ank. Umeå 25./6. — Annine, Leth, afg. Archangel 21./6. — Kamma, Løffler, ank. Hammerfest 26./6.

**Det asiatiske Kompagni.** Bintang ank. Saigon 25./6. udg. — Samui afg. Singapore 24./6. hjemg. — Bandon ank. Hamborg 26./6. hjemg. — Pangan ank. Bangkok 22./6. udg. —

Esrom ank. London 17./6. hjemg. — Ørkild afg. Suez 12./6. udg. — Arabien afg. Kalkutta 20./6. hjemg. — Siam afg. Hongkong 19./6. udg. — Tranquebar ank. Antwerpen 22./6. udg. — Estonia pass. Suez 24./6. udg. — Chumpou ank. Frederikstad 23./6. udg. — Cathay afg. Delagoa Bay 11./6. hjemg. — Indien afg. Sabang 15./6. hjemg. — Kina afg. Madeira 20./6. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Jau pass. St. Michaels 23./6. hjemg. — St. Croix ank. London 21./6. udg. — St. Thomas afg. Demerara 25./6. udg.

**Vulcan.** Hogstedt, afg. Swinemünde 25./6. til Riga. — London, Bom, ank. Hull 22./6. — Paris, Tholander, afg. Brahestad 21./6. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Kroustad 21./6. til Kaporjebay.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Algier 21./6. til Hamburg. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Blyth 24./6. — Roma, v. Thun, ank. Haparanda 22./6.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Hammerhus 24./6. — Urania, Clausen, afg. Kiel 25./6.

**Nordsøen.** Nordland, Larsen, afg. Uleåborg 22./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 23./6. — Holland, Poulsen, ank. Ghent 24./6. — England, Andersen, afg. Windau 25./6. — Rusland, Bennetsen, afg. Pillau 24./6.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Newport 22./6. — Frankrig, Friis, ank. Sève 25./6.

**Frem.** Austa, Bagger, pass. Holtau 24./6. — Freja, Nielsen, afg. Husum 22./6. — Vera, Thing, er ank. til Ghent.

**Dansk Rederi-Aktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, afg. Boness 24./6.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Rouen 25./6. — Helene, Sørensen, afg. Reval 20./6. — Sjælland, Svarrer, afg. Burntisland 25./6. — Agnete, Dam, ank. Odense 25./6. — Hermia, Farup, afg. Kolding 21./6. — Alice, Jørgensen, afg. Rendsborg 25./6.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Grangemouth 21./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Frederikslavn 23./6. — Valborg, Hansen, ank. Petersborg 19./6. — Estrid, Hansen, afg. Ghent 26./6. — Gunhild, Hansen, ank. Windau 23./6.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 24./6.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Riga 26./6. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 25./6. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Gjedser 24./6. til Burntisland.

### Sejlskibe.

**Ronne.** Magnus, Hansen, ank. Rouneby 17./6. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 18./6. — Freja, ank. Wismar 20./6. — Veset, Koføed, afg. Riga 20./6. til Aarhus. — Proven, Olsen, ank. Kalmar 21./6.

**Svendborg.** Danmark, Husfeldt, ank. Locucej 19./6. — Venus, Hansen, ank. Helsingfors 20./6. — Unio, Olseu, ank. Reykjavik 20./6. — Niels Juel, Olsen, ank. Currie 20./6. — Britta, Jensen, ank. Marstal 20./6. — Embla, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 20./6. — Peter, Hansen, ank. Liban 20./6. — Brodzene, Jørgensen, ank. Kotka 20./6. — Cornwall, Jensen, ank. West Hartlepool 22./6. — Mine, Nielsen, ank. Langesund 22./6. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Kemi 22./6. — Alfrede, Clausen, ank. Fakse 22./6. — Magnet, Nielsen, ank. Fakse 21./6. — Ludvig, Jørgensen, ank. St. Johns 24./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Åhus 24./6. — Ariel, Ravnemose, ank. Saint Vaast 23./6. — Mercur, Lund, ank. Luleå 21./6. — Ruth, Falentin ank. Dover 22./6. — P. P. Petersen, Andersen, ank. Rostock 24./6. — Kathrine, Hansen, ank. Uleåborg 22./6. — Libra, Hansen, ank. Örnsköldsvik 22./6. — Neptunus, Nielsen, ank. Helsingfors 25./6. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Haparanda 26./6. — Concordia, Henriksen, ank. Fakse 25./6. — I. Koføed, Andersen, ank. Poole 26./6. — Urda, Robach, ank. Folkestone 25./6.

**Ærs.** Immanuel, Bager, ank. Dunkerque 23./6. — Ægir, Winther, ank. Kristiania 23./6. — Fremad, Hansen, ank. Dysart 24./6. — Laurits, Folmer, ank. Aberdeen 23./6. — Ami, Christensen, ank. Luleå 22./6. — Freya, Nielsen, ank. Folkestone 22./6. — Johanne, Eriksen, ank. Nivaå 22./6. — Merkur, Christensen, ank. Banff 24./6. — Pampa, Svendsen, ank. Oscarshavn 24./6. — Albertina, Kromann, ank. Pontriux 24./6. — Spica, Boye, ank. Colberg 24./6. — Norma, Jørgensen, afg. St. John N. B. 22./6. — Hebe, Clausen, afg. Isfjord 7./6. til Leithsfjord. — Amalia, Andersen, ank. Grimstad 23./6. — Christian, Nielsen, ank. Lysekil 25./6. — Nanna, Østermann, ank. Neko 25./6. — Dannebrog, Bager, ank. Rio Grande do Sul 25./6. — Maagen, Mortensen, ank. Dysart 25./6.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. Juni 1912. — Sø- og Handelsretsdomme. — Nordisk Skibsejerforenings Aarsmøde i Stockholm. — Vejrovet over Nordatlantehavet for Juli Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Kjøbenhavns Børskurs. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreklædning.

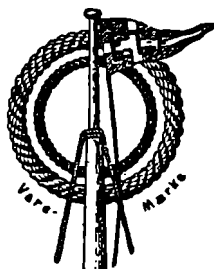
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

### Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
( 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver  
og Patent Møntie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Juli 1912

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higglassons selvsm. Lossehjul og Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slinger af Her, Hamp, Gummi og Læder  
 Manila - Wirerope  
 Redningskrandse og Redningsbølter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO MONSTED**

(LIMITED)  
 SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**  
 Indregistreret    Varemærke

Rustbeskyttende Farve  
 Bunkers og Lastrum  
 Telefon 5601  
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
 St. Petersburg. Rusland.  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau**  
 ved **Charles Hvilson,**  
 21, Havnegade 21.  
**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
 Forlang Katalog. - Send Opgave.

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
 Pliial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**  
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Cornelius Knudsen's**  
 Marine-Prisme-Kikkert  
 Sextanter - Kompasser  
 Kapt. Clausens Kontroltydemaaler.  
  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
 Undgaa Fejltagelse.

# Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.  
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marino-Luftpumper, Tørluftspumper for højt Vakuum, Overfladekonde-sationer, Rbittelbronze af høj Styrkegrad og Uldvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.  
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2 Gymn.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

# MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK-STEMPFABR. YANIA

## Reservekadetskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i § 56 i Lov af 30. September 1909 om Søværnets Ordning vil der blive afholdt en Reservekadetskole ved Søværnet.

Skolen bestaar af 3 Afdelinger.

Eleverne i Skolen kaldes Reservekadetter af 2den og 1ste Klasse.

Som Reservekadetter af 2den Klasse optages dertil egnede Skibsførere og Styrmande, der i Følge den gældende Lovgivning har Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser, og som ikke er over 28 Aar.

Under Skolen lønnes og uniformeres Reservekadetterne.

Uddannelsestiden, der tidligere varede i 9 Maaneder, er nu forkortet til ca. 8 Maaneder og finder Sted fra 2den September til omkring Midten af Maj, til hvilket Tidspunkt Reservekadetterne normalt kan forventes at blive udnævnte til Reserveløjtnanter.

Opmærksomheden henledes paa,

at Reservekadetterne under Uddannelsen kun tilbringer den første Maaned i Land (paa Søværnets Kaserne), medens de i Resten af Uddannelsestiden er udkommanderet med et af Vinterstyrkens Kystforsvarsskibe eller med Artilleriskolernes og Torpedoskolernes Fartøjer.

at Udnævnelsen til Reservekadet af 1ste Klasse normalt vil finde Sted den 1ste April efter Afslutningen af Skolens 2 første Afdelinger, og

at samtlige Reservekadetter ved Antagelsen forpligter sig til efter Udnævnelse til Reserveløjtnant at gøre Tjeneste som saadan ved Søværnet fra Udnævnelsesdatoen i ca. 5 Maaneder. I Vintermaanederne vil der kun forblive et mindre Antal Reserveløjtnanter til fortsat Tjeneste, og kun for saa vidt dette anses for nødvendigt.

De Skibsførere og Styrmande, der ønsker Optagelse paa Skolen, vil have at indsende en egenhændig skreven Anmeldelse til Chefen for Orlogsværftet inden førstkomende 15. August og vedlægge Søfartsbog med Oplysning om Alder, Stilling i Rullen, Eksamensbeviser samt Bevis som Skibsfører eller Styrmand, og endvidere Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Forinden August Maanedes Udgang tilstilles der de Ansøgere, som formenes at kunne komme i Betragtning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de vil have at give Møde for at underkastes Legemsundersøgelse. Efter Udfaldet af denne tages først endelig Bestemmelse om Antagelsen.

Orlogsværftet, den 1. Juli 1912.

R. Hammer,  
fung.

E. Olrik.

Bjorch-Jensen & Co.  
Skibsprovantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
Telefon 7262.

## Bomulds dug

faas billigst hos

H. Halmee,  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skiberederl, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

## Tvangsauktion over et Sejlskib.

Toradagen den 11. Jull d. A., Form. Kl. 11 $\frac{1}{2}$ , bortsælges efter Begæring af Aalborg Købstads Skifteret, der behandler Skibsfører af Aalborg Julius Anton Hansens Konkursbo den bemeldte Bo tilhørende Skonnert „Alpha“ af Aalborg, Registreringsbogstaver NDKF, Brutto Tonnage 97 $\frac{15}{100}$  Tons, Netto Tonnage 83 $\frac{59}{100}$  med staaende og løbende Redskaber, ved Tvangsauktion, der afholdes ombord paa Skonnert „Alpha“ beliggende i Stege Havn. Skibet kan beses ved Henvendelse til Havnefogden i Stege. Auktionsvilkår og øvrige Salget vedrørende Dokumenter ligge til Eftersyn her paa Kontoret. Stege Købstads Auktionskontor, d. 29/6 1912.

Zahle.

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg tilbyde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 50 Kilo . . . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — — — — — 28—36 ”

Marsillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

Schønbergs Sæbefabrik,

Nørrebrogade 213. — Telefon Taga 1113.

Har De én Gang prøvet

## Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,

ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103.

Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.

Kjøbenhavn, d. 4. Juli 1912.

Arbejdernes Tab ved Strejker og Lock'outer i Danmark. Fra og med Aaret 1897 begyndte Statens Statistiske Bureau at indsamle Oplysninger om Arbejdskonflikter i Danmark, og der foreligger saaledes nu statistisk Materiale angaaende Strejker og Lock'outer for et Tidsrum af femten Aar. For det sidst forløbne Aar, 1911, er Oplysningerne dog selvfølgelig endnu ufuldstændige, dels fordi flere af Aarets Konflikter endnu ikke er afsluttet, dels fordi der nødvendigvis maa hengaa nogen Tid, inden de forskellige Arbejdsgiver- og Arbejderorganisationer kan faa de fornødne Data samlet og indsendt til Bureauet. I de efterfølgende Bemærkninger er Aaret 1911 derfor ikke medregnet.

For de fjorten Aar 1897—1910 foreligger der Oplysninger om 1.238 Arbejdsstandsninger eller gennemsnitlig en Arbejdsstandsning hver 4de Dag. Det maa imidlertid ikke glemmes, at mange af disse Konflikter var af ganske ringe Omfang og Varighed.

Som Maal for Arbejdsstandsningernes samfundsmæssige Betydning anvender man dels Tabel af Arbejdsdage, dels Summen af den tabte (ikke fortjente) Arbejds løn.

Tabel af Arbejdsdage ved Strejker og Lock'outer i de fjorten Aar er opgjort til 4,9 Millioner Dage, men heraf faldt over Halvdelen, nemlig 2,7 Millioner, alene paa den store Lock'out i 1899. Bortset man fra denne store Arbejdsstandsning, bliver det aarlige Gennemsnit af tabte Arbejdsdage kun 150—200.000, og da Industriens Arbejdsstyrke er over 200.000, udgør det gennemsnitlige Tab ved Arbejdskonflikter i et normalt Aar mindre end én Arbejdsdag aarlig for hver Arbejder i Industri og Haandværk.

I Arbejds løn er der ved de fjorten Aars Konflikter direkte tabt mellem 18 og 19 Millioner Kroner. Heraf falder dog henimod 12 Millioner alene paa Lock'outen i 1899, saaledes at det gennemsnitlige Tab i et normalt Aar bliver knap en halv Million Kr.

Af Løntabel ved Strejker og Lock'outer bliver jo en Del dækket af de Beløb, Arbejderne selv har samsparet i Organisationernes Kasser. Af de Arbejdere, der berøres af Arbejdsstandsninger, er dog en mindre Del uorganiserede, og i en Del Strejketilfælde ydes der ingen Erstatning af Fagforeningskassen. Dernæst maa det erindres, at den daglige Understøttelse, hvor saadan ydes, er langt mindre end den Løn, der vilde være fortjent, dersom der ingen Arbejdsstandsning havde været. Som Følge af det anførte bliver kun en Del af det samlede Løntab dækket ved Understøttelse fra de faglige Organisationer: hvor stor en Del det er, varierer stærkt fra Aar til Aar efter Konflikternes Art og Omfang, men efter Erfaringerne fra de sidste seks Aar kan man maaske regne, at imellem Halvdelen og fire Femtedele af Løntabet dækkes af Strejkekasserne. (Statistiske Efterretninger.)

Traadløs Telegrafering i det britiske Rige. (Indberetning fra den fungerende tekniske Konsulent ved det danske Generalkonsulat i London, dat. 30. April 1912.)

Der er fornylig afsluttet en Kontrakt mellem den britiske Regering og Marconis Selskab, hvorved Planen til Oprettelsen af en Kæde af traadløse Stationer rundt om det britiske Rige er praktisk sat i Vej. Kontrakten omfatter foreløbig Bygningen af seks Stationer, nemlig London, Ægypten, Aden, Bangalore, Pretoria og Singapore, som skal være færdig i Løbet af et Aar. Prisen pr. Station angives i »The Marconigraph« at være £. 60.000, medens Grund, Fundamenter for Maskiner og Bygninger, og selve Bygningerne, er udenfor denne Pris. Selskabet skal arbejde med disse Stationer i 28 Aar fra deres Fuldførelse, og erholde 10 pCt. af Bruttofortjenesten. Alle Stationer vil faa høj Kraft og skal arbejde Dag og Nat

hver med en Radius paa c. 2.000 »miles«. Det bemærkes, at de ovennævnte Stationer, som allerede er paabegyndt, ikke indfatter Australien, New Zealand, Vest Afrika og Hongkong, men Meningen er at udvide Planen, skønt der foreløbig ikke er truffet Bestemmelse med Hensyn til andre Stationers Beliggenhed. Imidlertid har de australske Autoriteter uafhængigt bygget en Station i Melbourne efter det saakaldte Balsillie System, og planlagt andre Stationer rundt om Kysten.

Betydningen af denne Kæde af Stationer kan blive vidtrækkende i social og kommerciel Henseende, idet man tør vente, at andre Lande vil slutte Forbindelse med den.

Som bekendt eksisterer der allerede Forbindelse mellem de traadløse Stationer i Clifden, Irland, og Cape Breton paa Kanadas Østkyst.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Belønninger fra fremmede Soveræner til Mandskaber ved danske Redningsstationer. Den 12. April f. A. strandede paa Jyllands Vestkyst i Nærheden af Klitmøller Barkskipet »Victoria« af Tjockö ved Stockholm. Skibet blev sonderlaet umiddelbart efter Strandingen, og Besætningen maatte klamre sig til Vragstykker. Kystbeboerne kom hurtig til Stede med Raketapparater, og under store Besværigheder lykkedes det at redde Besætningen med Undtagelse af tre Mand, som førtes bort af Strømmen. For den behjertede Adfærd, som saaledes blev udvist af Kystbeboerne, er der i disse Dage gennem det svenske Konsulat i Thisted blev udbetalt en Pengelønning til samtlige Deltagere, og de to Opsynsmænd ved Redningsstationerne Klitmøller og Hanstholm Poul Odder og Anders Borup har faaet hver et Sølvbæger med Kong Gustafs Navn og Inskription.

Under en haard Storm strandede den 7. November f. A. paa Horns Rev det tyske Fiskerfartøj »Brandenburg«. Skibet havde døjet meget i Soen under de foregaaende Dages Storme, alle Sejl var blæst bort, og det drev hjælpeløst mod Kysten. Strandingen blev snart bemærket i Land, og Blaavandshuks Redningsbaad gik ud. Men det var en lang Vej at ro op imod den voldsomme Braadsø, og først efter halvtredje Times uafbrudt Roning lykkedes det at komme ud i Skibets Nærhed, men det var ugørligt at komme saa tæt ind til Skibet, at Besætningen kunde komme i Redningsbaaden. En for en maatte Besætningen da springe i Soen med en Line om Livet, og de halede derefter til Redningsbaaden, hvor de heldig optoges alle, ialt 13 Mand, i en meget forkommen Tilstand og bragtes nu velbeholden til Land.

For det Heltemod, der saaledes blev udvist af Redningsmandskabet, har den tyske Kejser i disse Dage gennem Marineministeriet ladet tilstille hver af Baadmandene i Redningsbaaden en Belønning af 40 Kr., og Opsynsmanden ved Stationen Poul Thostesen samt Føreren af Redningsbaaden, Clemmen Carstensen, hver en pragtfuld dobbelt Marinekikkert med Inskription fra Kejseren.

Havnene i Algier. Paa Staten Algiers Havneforhold er der i 1910 anvendt et Beløb af 3—4 Millioner Fres. til Ombygning og Nybygninger. Blandt andet har der været arbejdet paa Algiers ny Havn (Fariere port de l'Agha): denne, der siden 1911 kan benyttes, bestaar af et Bassin paa 35 Hektarers Overflade, beskyttet mod Øst af en 600 m lang Bølgebryder og mod Syd af en 145 m bred og 550 m lang Kaj. Det sydlige Indløb til den ny Havn er 70 m bredt. Gennem det sydlige Udlob af den gamle Havn staar Fariere port de l'Agha i Forbindelse med den gamle Havn. Molen, der delvis adskiller dem, vil blive udvidet til 100 m Bredde for i Fremtiden at tjene til Oplagsplads for de store Kulbeholdninger, der hidtil

har belemret Kajerne i den gamle Havn. Naar den ny Havn er fuldført, paatænkes det yderligere at udvide Havneomraadet Syd paa og der skabe et nyt Havnebassin paa 60 Hektarer med 50 Hektarers Kajplads til den projekterede Frihavn. Frekvensen i Algiers Havn er tilltaget enormt i de senere Aar, og Algier indtager nu med sine ud- og indgaaende 15.848.482 Tons i saa Henseende den første Plads blandt Frankrigs Havne efter Marseille. Som den tredje franske Havn er Oran nu vundet frem med sine 6.349.322 ud- og indgaaende Tons; først derefter kommer Havre. Havnearbejderne i Oran, Bougie, Philippeville, Arzew, Mostaganem og Bône skrider rask frem, og Trafikken har over alt været livlig i 1910.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Hamburg—Amerika-Liniens Køb af »Fionia« har vakt umaadelig Opmærksomhed indenfor Skibsfartskredse, skriver »Norg. Hand. og Søft.«. Naar Generaldirektør Ballin efter en Provetur straks tilbyder at købe Skibet, kan man være overbevist om, at Søsterskibets »Selandia«s første Rundrejse til Østasien har været fulgt med Omhyggelighed af Hamburg—Amerika-Liniens tekniske Specialister.

Det er i og for sig karakteristisk, at et Selskabs Direktør paa egen Haand vover at afslutte et Skibskøb uden først at afholde stor Generalforsamling. Men Sagen er, at Ballin er Forretningsmanden, den som har skabt Hamburg—Amerika-Liniens Position, derfor føler Aktionærerne sig forvissede om, at naar han har handlet saa hurtigt og konduitemæssigt, er det fordi, han vidste, at han handlede rigtigt.

En Redningsstation paa den norske Ø Heia plyndret. Midt i April blev Redningsstationen paa Øen Heia inspiceret og alt fundet i Orden, skriver »Frederiksstad Blad«, men da man ved Maanedens Slutning kom derud for at paabegynde et Havneanlæg, fandt man Stationen fuldstændig udplyndret, idet ikke alene al Provianten, men endogsaa Tændstikker, Lanterner, Flagliner m. m. var røvet.

Velmenende Folk fra Byen Hvaler har anbragt Levnelsemidler og alle fornødne Ting ude paa den øde Ø, for at skibbrudne Somænd kan blive hjulpet i deres Nød. Og saa gaar samvittighedsløse Personer ud og stjæler alt for ussel Vindings Skyld. Man mener, at det er Sæl-fangere, som har forøvet denne Udaad.

Suez-Kanalen s Uddybning. Den Uddybning af Suez-Kanalen, som foretages nu for Tiden, gør god Fremgang. En Meddelelse til Hamburg—Amerika-Linien fra Port Said gaar ud paa, at Kanal-Selskabet er af den Mening, at om to Aar vil det være muligt for Skibe med 30 Fods Dybgaende at passere Kanalen.

(»Shipp. Gaz.«)

Lov om Bogføring. Fra August Bangs Boghandels Forlag har vi modtaget Lov om Bogføring af 10. Maj 1912 med Ministeriet for Handel og Søfarts Cirkulære om Loven m. m., ved Kontorchef i samme Ministerium H. B. Krenchel. Denne lille Piece, der indeholder en tydelig Forklaring til Lovens enkelte Paragrafer, samt i et Tillæg en Del ældre Lovbestemmelser og Forordninger angaaende Forpligtelsen til at holde behørigte Handelsbøger. Lov om Haandværks- og Fabrikdrift samt Handel og Beværtning m. m., samt Lov om Forældelse af visse Fordringer af 22. December 1908, vil sikkert være en velkommen Vejledning for de

mange, som hidtil har været fritaget for Bogføringspligt, men som nu i Følge den ny Lov faar Forpligtelse til at fore autoriserede Handelsbøger.

Havnearbejderstrejken i London. London, den 3. Juli. I Lobet af nogle faa Dage venter man, at Dokarbejderstrejken vil blive delvist bilagt, og at hele Strejken derefter af Hensyn til den i Arbejdernes Familier herskende Nød vil ophøre. Fremragende Medlemmer af Fagforeningerne erklærer, at Strejkekomitéen vil give Ordre til at genoptage Arbejdet ved Ugens Slutning. (Ritz. Bur.)

Kontreadmiral C. A. Bruuns Minde. Paa Holmens Kirkegaard vil der paa Lordag den 6. ds. Kl. 1 blive afsløret en Mindesten for Admiral Bruun. Mindestenen er rejst for Bidrag fra Admirals mange Venner og fhv. Elever i Skoleskibet »Georg Stage«.

Belønnet Trawlerfører. Hans Majestæt Kongen har gennem det danske Konsulat i Newcastle on Tyne ladet tilstille Føreren af Damptrawleren »Loch Ryan« af Hartlepool, Kaptajn R. E. Gibson, en Marinekikkert med Insription som Anerkendelse for den Hjælp, han under en Storm i November f. A. ydede Besætningen fra den danske Skonnert »Grethe« af Thuro, som var sprungen læk i Nordsoen og gik under, efter at de 7 Mand, der var om Bord, var blevet reddet om Bord paa det engelske Skib.

Engelhardt Collapsible Life Boat Co. har modtaget Ordre paa Baade til c. 3.000 Passagerer til Hamburg—Amerika-Liniens ny Kampdamper »Imperator«.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, den 28. Juni. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise hos Det forenede Dampskibsselskab 15.456 Kr. med Renter og 200 Kr. i Sagsomkostninger for Bjergning af Damperen »Saxo«, der Natten mellem 1. og 2. April 1911 sank i Drogden efter en Kollision med den tyske Damper »Helfried Bismarck«. (Ritz. Bur.)

Passeret Vrag. Det forenede Dampskibsselskab meddeler, at Føreren af Dampskibet »Frejr«, Kaptajn M. Mikkelsen, rapporterer, at Skibet den 22. f. M. Kl. 2.30 Fm. paa Rejse fra Esbjerg til Newcastle paa 55° 19' N. Br. og 6° 30' Ø. Lgd. passerede et Vrag, hvoraf c. 30 Fod af Kolen og en Del Spanter var synlige. Vraget laa farligt for Sejladsen.

Skoleskibet »Viking«. I Følge »Shipping Gazette« har Skoleskibet »Viking« den 10. f. M. ønsket sig rapporteret af Damperen »Southmaite«, af Cardiff paa 16° N. Br. og 26° V. Lgd. »Viking« styrede SSV.: alt vel om Bord.

Reservekadetskole ved Søværnet. Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Annonce fra Orlogsværftet angaaende Afholdelsen af en Reservekadetskole ved Søværnet.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 26/1911, afsagt den 7. Decbr. 1911. A/S E. M. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise mod Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Annaes» Vegne.

Lørdag den 9. September 1911, Kl. omtrent 2¼ Fm., grundstødte det norske Dampskib »Anna«, der var paa Rejse fra Tunis til Memel med en Ladning paa c. 1.800 Tons Fosfat, paa Anholt Øster Rev. Man forsøgte at komme flot ved at lade Maskinen arbejde med fuld Fart agterover, men Forsøget mislykkedes, og Skibet blev af den stærke nordvestlige Vind drevet længere ind over Grunden, hvor det kom til at staa paa 2¼ til 2½ Favne Vand med Søen brydende over sig, uden at der imidlertid mærkedes nogen Lækage. Et Forsøg paa at faa Skibet over Grunden ved at gaa for fuld Kraft forover førte heller ikke til det ønskede Resultat. Ud paa Formiddagen ankom en tysk Krydser og en Torpedobaad til Strandingstedet og tilbød Hjælp. Tilbudet blev modtaget, og en Manillatrosse førtes over fra Krydsere til »Anna«, men Trossen sprængtes, da Krydsere begyndte at slæbe, hvorefter de tyske Skibe afsejlede. Føreren af »Anna« afsluttede derpaa Kl. 3½ Em. med Føreren af Bjergningsdamperen »Viking«, der Kl. c. 1½ var ankommen fra Frederikshavn. Kontrakt om Bjergning af Skib og Last paa de sædvanlige Betingelser, derunder at Bjergelønnen skulde afgøres ved nærværende Ret, og at »Anna« skulde indbringes til Kjøbenhavn. »Viking« førte nu et Anker med 110 Favne Kæde ud i Retning agten for »Anna«, der slævnede S. til Ø., og efter at et Staalkabel var ført over og fastgjort til »Anna«s Stormast, begyndte »Viking« Kl. c. 5 Em. at slæbe. Det var nordvestlig Vind med en Del Sø. Med Assistance af Anholt Bjergelav, der var medt med tre store Motor-Dæksbaade og en Arbejdsstyrke paa c. 40 Mand, begyndte man Kl. 10 Aften at kaste over Bord af »Anna«s Last fra to Luger. Den følgende Dag Kl. 11½ Em. ankom Bjergningsdamperen »Kattegal« til Strandingstedet og gjorde sig rede til at slæbe, og fra den 11. September Kl. 3 Fm. udførtes Slæbningen af begge Bjergningsdamperne, indtil »Kattegal« henved Kl. 7½ Fm., da Vejret havde bedaget sig noget, lagde sig nærmere ind til »Anna« og begyndte med Skruen at mudre op i Grunden for at danne en Rende, ad hvilken »Anna« kunde bringes flot. I dette Arbejde deltog noget senere »Viking«. Kl. 2 Em. holdt man inde med Overbordkastningen af Last, da der var telegraferet til Kjøbenhavn efter Lægter, men Kl. 9 Em. genoptoges dette Arbejde, der vedvarede indtil Kl. 11½, da Dampskibet »Bien« ankom til Strandingstedet med Lægter »Sif«, hvorefter man Kl. 3 Fm. den 12. September begyndte at løsse over i denne. I den paafølgende Tid arbejdede Bjergningsskibene dels med at mudre under og omkring »Anna«, dels med at slæbe, medens der stadig lossedes Last om Bord i »Sif«. Denne havde c. Kl. 5 Em. indtaget c. 250 Tons Last, og da den nu var saa dybt lastet, at den huggede i Grunden, blev den bugseret bort, hvorefter man noget senere, ved Midnatstid, igen tog fat paa at kaste over Bord af Lasten fra »Anna«. Bjergningsarbejdet fortsattes Natten igennem, og efter at det ved en

Dykkerundersøgelse Kl. 8 Fm. den 13. September var konstateret, at »Anna« stod flot fra Agterenden til hen under Maskinrummet, lykkedes det ved Slæbning af begge Bjergningsdamperne efterhaanden at faa »Anna« bevæget langsomt agterover, saaledes at den c. Kl. 2½ Em. kom flot. Efter at det var konstateret, at »Anna« var tæl, afgik den for egen Maskine under Ledsagelse af »Kattegal«, der bugserede »Sif«, til Kjøbenhavn med Ankomst hertil Kl. 1¼ om Natten den 14. September.

Citanterne har derefter anlagt nærværende Sag, hvorunder de har paastaet de Indstævnte dømt til at betale dem Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter indtil Betaling sker.

De Indstævnte har sluttet sig til Citanternes Paastand om Bjergelønnenes Fastsættelse efter Rettens Bestemmelse.

»Anna« er i beskadiget Tilstand, efter at to af tre Undersøksmænd havde ansat dens Værdi til 112.000 Kr., medens den tredje ansatte Værdien til 125.000 Kr., ved et Overskøn, mod hvis Betydning der dog er rejst Protest fra de Indstævntes Side, vurderet til c. 137.500 Kr. Værdien af Fragt til Memel og Last er af de Indstævnte opgivet til c. 33.900 Kr.

Værdien af Bjergningsdamperne »Viking« og »Kattegal« er opgivet til henholdsvis 100.000 Kr. og 150.000 Kroner.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes en Bjergeløn af 28.000 Kr. at være passende, hvilket Beløb derfor vil være at tilkende Citanterne med Renter deraf som paastaet, medens Sagens Omkostninger, som indbefattet i det nævnte Beløb, vil være at ophæve.

Dom i S. S. Nr. 108/1911, afsagt den 13. December 1911. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise mod Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Veerhaven«s Vegne.

Den 21. Oktober 1911 Kl. 6¾ Fm. grundstødte Dampskibet »Veerhaven« af Rotterdam, der var paa Rejse fra denne By til Petersborg med en Ladning Kul, paa Anholt Øster Rev. Det var Taage med rolig Sø, og Grundstødningen skete under ringe Fart. Det lykkedes ikke at faa Skibet flot ved egen Hjælp, hverken ved at lade Maskinen arbejde med fuld Kraft »Bake«, eller ved at udføre Varp, og Kaptajnen sendte da Kl. c. 10¼ med en Motorbaad, der var kommen langs Siden, et Telegram om Assistance i Land. Dagen igennem gjordes der stadig Forsøg paa ved egen Hjælp at komme flot, men uden noget gunstigt Resultat. Kl. 8 Em. kom Bjergere fra Anholt til Strandingstedet med tre Motorbaade, og c. Kl. 10½ kom den Citanterne tilhørende Bjergningsdamper »E. M. Z. Svitzer« til Stede fra Kjøbenhavn. Der afsluttedes paa de sædvanlige Bestemmelser, derunder at Bjergelønnen blev at fastsætte af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning. »E. M. Z. Svitzer« gjorde derefter klar til Slæbning og begyndte hermed ved Midnatstid, hvorved »Veerhaven« i Løbet af Natten drejedes noget. Fra Kl. 9 Fm. den 22. Oktober kastedes der ved Hjælp af Bjergerne fra Land over Bord af Ladningen, og Kl. c. 11½ Fm. lykkedes det at bringe »Veerhaven« flot. Der var da kastet c. 25 Tons over Bord af Ladningen. Begge Skibe afgik derpaa til Kjøbenhavn, hvor man ankom den 23. Oktober om Formiddagen, og hvor Dykkerundersøgelse foretoges. Efter at Voldgiftsbestemmelsen i Kontrakten var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte paa »Veerhaven«s Vegne, tilpligtet at udrede Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse tilligemed Renter af det tilkendte Beløb indtil Betaling sker.

De Indstævnte har ligeledes paastaet Bjergelønnen fastsat efter Rettens Skøn.

»Veerhaven« er af retlig udmeldte Mænd i ubeskadiget Stand ansat til en Værdi af 210.000 Kr., medens Ladningens og Fragtenes Værdi af de Indstævnte er opgivet til



Kl. 43.236.10. Idet der er Meningsforskel med Hensyn til Fradraget af Værdien for forskellige Genstande, der medgik under Bjergningen, er imidlertid de samlede reddede Værdier ligeledes opgjort forskelligt, nemlig af de Indstævnte til c. 246.500 Kr. og af Citanterne til c. 258.000 Kr. »Em. Z. Svitzer« er ansat til en Værdi af 197.000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes en Bjergeløn af 22.500 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Citanterne, tillegged Renter heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger vil som indbefattet under det tilkendte Beløb være at ophæve.

Dom i S. S. Nr. 33/1912, afsagt den 29. Maj 1912. Grosserer Vilhelm Vedel mod A/S. De forenede Dampskibsselskab.

Under 17. Januar 1912 har det indstævnte Dampskibsselskab, udstedt Konnossement for 56 Kasser Appelsiner og 9 Kasser Mandler, som Citanten havde indleveret til Afsendelse med Dampskibet »Lena« til Liverpool. Efter Konnossementet skulde Varerne udleveres i Liverpool efter Citantens Ordre. Varerne kom til Liverpool, men der meldte sig ingen med behørigt Konnossement. De Indstævnte henvendte sig telefonisk til Citanten og synes af ham at have faaet at vide, at Varerne var bestemt til Oliver & Co., Denia i Spanien. Varerne synes senere at være sendt til Denia og at være udleveret til Oliver & Co., uden at der af dette Firma er præsteret Konnossement. Citanten, som havde sendt Konnossementet til Konsulen i Denia, for at det kunde blive indløst af Oliver & Co., har senere faaet det uindløst tilbage og har under nærværende Sag paastaet de Indstævnte dømt til at betale ham Varernes Fakturapris £. 44-14-6 efter Kursen paa Stævningens Dato den 2. April 1912 og med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet de gør gældende, at Citanten selv er Skyld i, at Varerne sendtes videre, idet han ved den ovenanførte Telefonsamtale har meddelt Selskabet, at Varerne kunde udleveres Oliver & Co.

Da Indholdet af den nævnte Telefonsamtale ikke er nærmere oplyst, og da det saaledes ikke er godtgjort, at Citanten har givet de Indstævnte Tilladelse til at udlevere Varerne, uden at Konnossementet præsteredes, findes de Indstævnte at maatte dommes efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. 105/1912, afsagt den 29. Maj 1912 A/S. P. J. Thorsteinsøn & Co. mod A/S. Dampskibsselskabet »Thore«.

Efter det for Retten oplyste afgik den det indstævnte Dampskibsselskab tilhørende Dampner »Ask« fra Reykjavik Natten før Søndag den 30. April 1911. Skibet havde blandt andet indladet et Parti Trantønder, som tilhørte Citanterne. Disse Trantønder laa paa Bunden af Agterlasten ovenpaa Tanktoppen ved Siden af hinanden. To Rækker fyldte Lastrummets hele Bredde, og den bageste af disse to Rækker laa med den ene Bundflade op imod Agterskoddet. Foran disse to Rækker laa endnu fire Tønder, og disse fire forreste Tønder var afstuvet ved Planker, men mellem disse Planker og den forreste Række af de andre Tønder var der et udfyldt Mellemrum. Samtlige Tønder laa, efter hvad der maa antages, fast op imod hinanden, og de hvilede paa en saadan Maade paa Halstræ, at de under normale Forhold ikke røkkedes. Der var intel stuvet ovenpaa Tønderne. Skibet laa ikke saa lidt agterover, og Tønderne vilde saaledes ikke have nogen særlig Tilbøjelighed til at glide forefter.

Allerede i Løbet af Dagen, Søndag den 30. April, blæste det op til en orkanagtig Storm, der først mindskedes i Lø-

bet af Dagen den 1. Maj. Skibet havde arbejdet usædvanlig haardt, og man styrede derfor hen i Læ af Vestmanøerne for at efterse Lasten, navnlig for at se til nogle om Bord værende Heste. Man opdagede da, at nogle Trantønder var beskadiget, saaledes at Trannen var flydt ud. De fire forreste Tønder, der var afstuvet med en Planke, laa paa deres Plads, men de andre Tønder var delvis trillet rundt imellem hverandre. Man stuede straks Tønderne om, saa at de after laa forsvarligt.

Da Skibet kom til Kjøbenhavn, udløssedes Lasten, uden at der saavidt ses blev optaget Skøn; der blev derimod den 10. Juli 1911 afholdt en Soforklaring, hvorunder det forannævnte Forhold blev fremdraget.

Under 12. Oktober 1911 har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de, under Paaberaabelse af, at Tøndernes Huslagning skyldes mangelfuld Stuvning, har paastaet de Indstævnte dømt til i den Anledning at godtgøre for 11 Egetønder og 8 Blikønder Medicintran henholdsvis 90 Kr. og 80 Kr. pr. Stk. eller ialt 1.630 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Den endelige Procedure drejer sig kun om, hvorvidt Stuvning af saadanne Tønder i et Lag, uden en virkelig Afstuvning opelfter eller fremelfter er forsvarlig. Til Oplysning herom er en Del andre Skibsførere ført som Vidner. Nogle af disse Vidner har forklaret, at de anser en Stuvning som om Bord paa »Ask« for fuldt forsvarlig, og at de selv altid plejer at stuve paa samme Maade. Andre Vidner har ment, at en saadan Stuvning ikke kan betegnes som forsvarlig, naar et Skib skal over Atlanterhavet, og at Halstræerne ikke alene kan holde Tønderne paa deres Plads, naar Skibet kommer til at arbejde særlig voldsomt.

Retten maa være tilbøjelig til at mene, at det vilde være rigtigere at stuve Tønder med flydende Varer paa en noget mere betryggende Maade end den Maade, hvorpaa det er sket i »Ask«. Men paa den anden Side tør Retten ikke med Sikkerhed gaa ud fra, at Uheldet skyldes den mangelfulde Stuvning og ikke f. Eks. kan være fremkommet ved, at en enkelt af Tønderne er gaaet i Stykker paa sin Plads under Skibets haarde Arbejden og derved har givet Plads for de andre. Der ses som forannævnt intel Skøn at være afholdt efter Skibets Ankomst hertil. Skont Tønderne var omstuvet under Vestmanøerne, vilde et saadant Skøn sandsynligvis langt fra være betydningsløst, og navnlig vilde det mulig kunde være oplyst, hvorvidt det paagældende Parti Tønder — der er gjort gældende, at disse Tønder sædvanligvis laves af mindre stærkt Materiale — i og for sig var solide nok til en saa haard Rejse. Retten maa saaledes finde, at der burde have været afholdt Skøn straks efter Skibets Ankomst, og Følgen af dets Ikke Afholdelse maa efter Solovens § 148 blive, at Modtageren ikke kan forlange Erstatning, medmindre han godtgør, at Beskadigelsen er bevirket ved Fejl eller Forsømmelse af Rederen eller nogen, for hvem Rederiet hæfter. Da det nævnte Bevis ikke findes at være ført, maa de Indstævnte frifindes.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 101/1911, afsagt den 30. Decbr. 1911 A/S. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise mod Assurancefirmaet Aug. Børgen for S/S »N. F. Høffding«s Ladnings Vedkommende.

Den 25. September 1911 Kl. 1 $\frac{3}{4}$  Pm. grundstodte »N. F. Høffding«, der var paa Rejse fra Hull til Odense med en Ladning bestaaende af 2.100 Tons Kul, paa Lyngby Strand, Jyllands Vestkyst, 2 Sm, Nord for Lodbjerg Fyr. Forsøg paa at komme flot ved at lade Maskinen arbejde med fuld Kraft agterover samt ved at udføre Varp førte ikke til det forønskede Resultat. Man begyndte da at kaste over Bord af Lad-

ningen, og da Bjergningsdamperen »Ægir« Kl. 6¼ kom til Stede fra sin Station i Lemvig, afsluttedes Bjergningskontrakt paa sædvanlige Betingelser. Ved Oplodninger fandtes det, at »N. F. Høfding«, hvis Dybgaaende før Grundstødningen var knap 18 Fod, nu havde 13 Fod Vand ved Førstevnen, 14 Fod ved Fokkemasten og Broen og 15 Fod ved Skorstenen, medens det herfra og agter efter var flot. »Ægir« lagde sig derefter i Spænd og begyndte Kl. 8½ at slæbe, men da Skibet stadig stod fast, blev der ved Hjælp af Bjergelaugel, der var kommet til Stede, kastet over Bord af Ladningen, hvorefter »N. F. Høfding« Kl. c. 3½ kom flot. Der var da kastet c. 150 Tons af Ladningen over Bord. Kl. 4½ ankom Bjergningsdamperen »Viking«, ligeledes tilhørende Citanterne, til Strandingsstedet, og denne Damper ledsagede derpaa »N. F. Høfding« til Frederikshavn.

Medens Bjergelønnen for Skib og Fragt afgjordes ved Voldgift, skete dette ikke for Ladningens Vedkommende, idet Kontraktens Bestemmelse herom opsagdes af Ladningens Assurandører. Citanterne har derefter anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte. Assurancerfirmaet Aug. Borgen, dømt til at udrede den paa Ladningen faldende Del af Bjergelønnen efter Rettens Bestemmelse tilligemed Renter af det Beløb, der maatte blive dem tilkendt, indtil Betaling sker.

De Indstævnte har sluttet sig hertil.

Ladningens Værdi er opgivet til Kr. 22,608.47.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes den paa Ladningen faldende Del af Bjergelønnen passende at kunne bestemmes til Kr. 3,000, og dette Beløb vil herefter være at tilkende Citanterne tilligemed Renter deraf som paastaet.

Sagens Omkostninger findes de Indstævnte efter Omstændighederne at burde godtgøre Citanterne med Kr. 150.

Dom i S. S. Nr. 109/1911 afsagt den 29. Maj 1912  
Dampskibet »Hafnia«s Rederi mod Dampskibsselskabet Thore.

Ved Certeparti af 27. Februar 1911 befragtede A/S Dampskibsselskabet Thore Dampskibet »Hafnia« af Bergen, der var i Stand til at indtage en Last paa c. 1,200 Tons, til i Trapani at indtage en fuld Ladning Salt til Island. Ladningen skulde, som det hed i Certepartiet, indskibes »as customary without delay in working days, weather permitting, Sundays and Holidays excepted«. Tiden skulde regnes fra det Øjeblik, da Skibet var rede til at lade, og i Godtgørelse for Overliggedage indtil 10 Dage skulde der betales £ 12 pr. Dag. »Hafnia« ankom til Trapani Fredag den 3. Marts 1911 om Eftermiddagen og meldte sig straks efter lasteklar. Indladningen blev imidlertid først paabegyndt den 8. Marts Kl. 10 Fm. og tilendebragtes Lørdag den 11. Marts Kl. 4 Em., da Skibet var lastet med 1,228 Tons. Da Damperen »Hafnia«s Rederi herefter mente at have Krav paa Overliggedagspenge, har det anlagt nærværende Sag mod A/S Thore og paastaet dette Selskab dømt til at betale £ 48 med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har under Henviisning til Certepartiets Ord »as customary« paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger. De hævder, at der i Trapani hersker Kutymer, som dels gaar ud paa, at det daglige Lastekvantum af Salt i Dampere kun er 300 à 400 Tons, dels paa, at naar der i Trapani er mere end to Dampere under Lastning, finder Lastning Sted efter Tur.

De Indstævnte har derhos støttende sig til Attester fra den danske Konsul og fra Havnekaptajnen i Trapani hævdet, at der laa flere sallindtagende Dampere paa Trapani Red, da »Hafnia« ankom, saaledes at »Hafnia« først kunde faa Tur den 8. Marts.

Citanterne har ingen Indsigelser gjort mod Paastanden om, at Skibe, der indlader Salt i Trapani, ikke kunde forlange mere end 300—400 Tons om Dagen, og Parterne

er saaledes enige om, at de »Hafnia« paahvilende Liggedage maa sættes til fire.

Citanterne har derimod under Sagen hævdet, at det ikke kan betragtes som Kutymer i Trapani, at Skibet skal vente paa at faa Tur.

Der maa efter Proceduren i nærværende Sag gaas ud fra, at Indladningen af Salt er sket ved Lægttere, og at dette ogsaa er det sædvanlige, samt at Skibet straks den 3. Marts har kunnet forløje der, hvor Lasten senere blev indlagt: Forholdet er altsaa ikke det, at Indladningen sker paa et bestemt Sted i Havnen ved særlige Indretninger, og Formodningen kan derfor ikke være for, at der skulde eksistere en Skibene bindende Kutymer, hvorefter Indladningen sker efter Tur. Retten skønner heller ikke, at de Indstævnte har bevist deres Paastand om, at der, da »Hafnia« indtog Ladningen, eksisterede en saadan Kutymer, og i hvert Fald kan det ikke ved Ordene »as customary« have været Hensigten at underkaste »Hafnia« den, da Certepartiet samtidig udtaler, at Indladningen skal ske »without delay«, og at Tiden skal regnes fra det Øjeblik, da Skibet er rede til at modtage Last. Efter denne sidste Bestemmelse maa Liggedagene regnes som løbende fra Skibets Ankomst.

Selve Ankomstdagen for Retten dog ikke medregne til Liggedagene. Det fremgaar af Skibets Dagbog, at det først om Eftermiddagen Kl. 3 fik Lods for at gaa ind til Trapani. Klokkeslettet, da Skibet forløjede, eller da senere Meddelelse om, at Skibet var lasteklar blev givet Afsladerne, er ikke oplyst.

Herefter vil der være at tilkende Citanterne Godtgørelse for 3 Liggedage med 36 £, med Renter heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger bør de Indstævnte betale Citanterne med 75 Kr.

## Tysk Søretsdom.

Den 12. April d. A. behandlede Søretten i Hamburg en Kollisionssag mellem den Rederiet F. Laeisz i Hamburg tilhørende firemastede Bark »Pisagua«, der maaler 2,652 Netto Reg.-Tons, og en engelsk Damper »Oceana«, der maaler 3,507 Netto Reg.-Tons, og tilhører Peninsular and Oriental Steamship Navigation Co. i London. Kollisionen fandt Sted i den engelske Kanal i Nærheden af Royal-Sovereign-Shoal-Fyrskib den 16. Marts d. A., Kl. 3½ om Morgenen. Den engelske Damper sank efter Kollisionen, hvorved 11 Personer omkom, og »Pisagua« blev i stærkt beskadiget Tilstand slæbt ind til Dover af en Bugserbaad, hvor den fik en foreløbig Reparation, saaledes at den senere kunde bugseres til Hamburg. »Oceana« sank paa 35 Meter Vand og laa med Skorstenen over Vandet.

De nærmere Omstændigheder ved Kollisionen er følgende:

»Pisagua« befandt sig den 16. Marts i den engelske Kanal, paa Rejse fra Sydamerikas Vestkyst til Hamburg. Vejret var klart og sigtbart med en frisk Brise af NV., af Styrke 5, da Barken Kl. 3½ om Morgenen blev paasejlet af den engelske Damper »Oceana«. Paa Broen befandt sig Kaptajnen samt 1ste og 3dje Styrmand; Udkig og Ror var anordningsmæssigt besat, og Lanterne brændte klart. Henimod Kl. 3½ om Morgenen saa man en næsten modgaaende Dampers Top- og Sidelanter over Styrbords Bov. Da Damperen ikke gjorde Tegn til at ville vige af, afbrændte »Pisagua« Blaalyt, hvorefter Damperen, da Skibene var i en Afstand af c. 400 Meter, drejede til Styrbord i Stedet for til Bagbord og forsøgte at gaa foran om »Pisagua«s Bov, hvad der var en umulig Manøvre, som straks

efter hidførte Kollisionen. Damperen rev Klyverbommen af »Pisagua«, hvorefter denne ramte Damperen paa Bagbords Side omtrent midt paa Forskibet, under en Vinkel paa tre Streger. Efter at Skibene var kommet fri af hinanden, gik »Pisagua«s Forebramstang over Bord, og det viste sig, at den yderligere havde faaet flere store Havarier. Alle Mand blev beordret paa Dækket, Redningsbaadene blev gjort klar, og der blev omdelt Redningsveste. Under disse Forhold var det ikke muligt at yde Damperen nogen Hjælp, og da en Fortsættelse af Rejsen var udelukket, antog Sejleren en Slæbebaad, der bragte den ind til Dover. Heldigvis havde Kollisionsskoddet holdt, og efter en foreløbig Reparation kunde »Pisagua« slæbes til Hamburg.

Damperen »Oceana« var den 15. Marts afgaaet fra Tilbury Dok paa Rejse til Bombay med Last og Passagerer, og befandt sig den nævnte Dag Kl. c. 4 om Morgenen i Kanalen ikke ret langt fra Dungeness. Den styrede Syd 83° Vest, misvisende, og gik med fuld Kraft. Paa Broen befandt sig 1ste Styrmand og en Lods, medens 3dje Styrmand og to Mand holdt Udkig paa Bakken; Lanterne brændte klart. Henimod Kl. 4 hørte man paa Broen et Klokkesignal fra Udkiggen og saa samtidig en Sejler afbrændende Blaalyt i 2 Sm. Afstand c. tre Streger om Bagbord, dog kunde man ikke se Sejlerens Sidelanterner, men kun dens Forsejl. Man gav nu c. fem Grader Bagbords Ror og straks derefter haardt Bagbords Ror, da Sejlerens klart brændende grønne Lanterne kom til Syne tre Streger om Bagbord. Da Sejleren nærmede sig hurtigt, blev »Oceana«s Fart reduceret for at undgaa den truende Kollision, der dog straks efter paafulgte. Damperen fik et c. 30 Fod langt Hul i sin Bagbords Side, gennem hvilket Vandet styrte ind, saa Skibet truede med at synke. Maskinen blev stoppet, og alle Mand kaldt paa Dækket, og da Skibene var kommet fri af hinanden, blev Baadene sat i Vandet for at redde Passagerer og Besætning. Ved denne Lejlighed kæntrede en Baad, hvorved 11 Personer druknede. Syv Timer efter Kollisionen sank »Oceana« c. 2 Sm. Vest for Royal-Sovereign-Shoal-Fyrskib.

De Skibbrudne blev optaget af en Slæbedamper og landsat i Newhaven. Medens den vagthavende 1ste Styrmand tilskriver Kollisionen den Omstændighed, at man saa sent fik Sejlerens Lanterne i Sigte, er 3dje Styrmand, som havde Udkig paa Bakken, af den Mening, at man havde undgaaet Kollisionen, hvis »Oceana« ikke havde givet Bagbords Ror.

Sejlerens Kaptajn forklarede, at man mindst i 10 Minutter og maaske endnu længere havde set Damperens røde Lanterne, og det endogsaa noget over Styrbord. Dens grønne Lanterne fik man i det Hele taget ikke at se. De Blaalyt, som man havde afbrændt, da Damperen ikke gjorde Mine til at vige af, havde ikke kunnet blænde Sidelanternerne, da de blev afbrændt midtskibs. Skibene laa omtrent paa modsatte Kurser, og Sejleren ændrede ikke sin Kurs for Kollisionen.

Sorelten udtalte: Den 16. Marts 1912 har der. 7 Sm. Syd for Beachy Head, fundet et Sammenstød Sted mellem den hamburgske firemastede Bark »Pisagua« og den engelske Damper »Oceana«, hvorved Sejleren blev stærkt beskadiget, og Damperen sank. Da Damperen satte sine Baade ud, kæntrede en af disse, hvorved syv Passagerer og fire Mand af Besætningen druknede. Sammenstødet maa tilskrives Damperen »Oceana«, fordi den i Modstrid med Søvejsreglernes Artikel 22 har forsøgt under Bagbords Ror at vige af for »Pisagua«s grønne Lanterne, som saas om Bagbord, og dermed er løbet foran Boven af Sejleren. Vigemanøvren er dertil foretaget saa sent, at man kan slutte sig til, at »Oceana«s Fører har ladet det mangle paa behørig Opmærksomhed. »Pisagua«s Fører er i enhver Henseende fri for Skyld.

## Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1910 indtrufne Søulykker for danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt for fremmede Skibe i danske Farvande, der udarbejdes ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet og offentliggøres af Ministeriet for Handel og Søfart, foreligger nu.

For danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker og Søsokader, over hvilke der i 1910 er afholdt Soforhør eller Søforklaring, været 163; deraf 81 Sejlskibe og 82 Dampskibe. Antallet af Søulykker og Søsokader, over hvilke der ikke er afholdt Soforhør eller Søforklaring var 59; deraf 28 Sejlskibe og 31 Dampskibe. Der er i 1910 indtruffet 100 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande: deraf 27 svenske, 21 norske, 35 tyske, 6 engelske, 8 russiske, 2 hollandske og 1 fransk.

Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1910 indtrufne Søulykker og Søsokader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søsokade er omkommen 54, ved at falde over Bord 10 og ved andre Ulykkestilfælde 14; ialt 78. Heraf skriver de 58 Tilfælde sig fra Sejlskibe og de 20 fra Dampskibe. Af de Omkomne var 77 Personer Søfolk, medens 1 hørte til Redningsmandskabet paa Jyllands Vestkyst.

For danske Skibe fordelte Forlisene i 1910 sig saaledes:

### Sejlskibe.

Stranding, Grundstødning m. m. 13, Forladt synkefærdig 6, Kollision 5, Kondemnation efter Søsokade 2, Hidsvaade og Eksplosion 2, Bortebleven 3; ialt 31, heraf 4 paa over 200 Brutto Reg.-Tons.

### Dampskibe.

Stranding, Grundstødning m. m. 5, Forladt synkefærdig 2, Kollision 2; ialt 9. (Seks Dampskibe med Træladning har haft betydeligt Tab af Dæksladning).

De 31 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt i 1910 repræsenterede tilsammen 3,586 Brutto Reg.-Tons; 21 medførte Ladning, og Værdien af Skibene udgjorde Kr. 428,700, af hvilken Assurancen dækkede Kr. 376,670. Besætningen udgjorde 147 og Passagererne 3 Personer, af hvilke 38 omkom.

De 9 danske Dampskibe, der er gaaet tabt, repræsenterede tilsammen 7,567 Brutto Reg.-Tons; 7 medførte Ladning. Skibenes Værdi udgjorde 883,250 Kr., hvoraf Assurancen dækkede 481,200 Kr. Besætningen udgjorde 125 og Passagererne 30 Personer, hvoraf 16 omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande indtraf i 1910 for danske Skibe 45 (13,841 Brutto Reg.-Tons), for fremmede Skibe 88 (44,527 Brutto Reg.-Tons). Herved omkom ialt 13 Mennesker.

I Følge den statistiske Oversigt har disse Strandinger og Grundstødninger været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hænstholt) 7, Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet) 6, Jyllands Østkyst 26, Limfjorden 3, Læsø 8, Anholt 4, Fyns Nordkyst (med Samsø) 5, Fyns Vest- og Sydvestkyst (med Ærø) 5, Fyns Østkyst (med Langeland) 1, Sjællands Nordkyst (med Hesselø) 5, Sjællands Vestkyst (med Sprogø) 12, Smaalandsfarvandet (Gronsvund og Ulvsund indbefattet) 8, Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst 10, Moens Østkyst 2, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 7, Amager 8, Saltholt 2, Middelgrund 3, Øresundskysten (til Kjøbenhavns Frihavn) 5, Bornholms Vestkyst 4, Bornholms Østkyst 2.

I Femaaret 1906—1910 har følgende Strandinger og Forlis fundet Sted paa danske Kyststrækninger og i Inder-

(Fortsættes Side 399.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1463. Skydeøvelser. Tisvilde. Sjælland N. Kattegat.** I Anledning af Skydeøvelser er følgende Foranstaltninger truffet:

En Flagstang er rejst 900 m Ø. for Lisleje, c. 800 m fra Kysten, og en anden i Tisvilde Havn V.-Ende, c. 800 m fra Kysten. Paa de Dage Skydningen foretages, hejses rødt Flag med hvid Spuns paa Flagstængerne en Time før Skydningens Begyndelse, Flagene vedhales ved Skydningens Ophør.

Tre Tønder med rødt Flag med hvid Spuns er udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3200 m Afstand fra Land og med en indlyrdes Afstand af c. 1300 m.

Naar Flagene er hejst, er det forbudt at færdes mellem Tønderne og Land.

Der skydes i 1912 paa følgende Dage: den 9de, 10de, 19de, 20de, 26de og 27de August fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em., og den 13de, 14de, 16de, 17de, 21de, 23de, 24de, 28de, 29de, 30de og 31de August samt den 2den, 4de, 5de, 7de og 9de September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em. Tisvilde Havn: 56° 03' N. Br. 12° 03' Ø. Lgd.

**1464. Sømærker udlagt. Hellerup Lystbaadehavn. Sundet.** Den 2<sup>a</sup> m dybe Rende, som fører ind til Hellerup Lystbaadehavn, er paa N.-Siden afmærket med 2 røde Slager, hver med 1 Kost, der staar henholdsvis 118 m S. 89½° Ø. og 292 m S. 87½° Ø. fra det grønne, faste Fyr paa Havnens Ø.-Molehovet, og paa S.-Siden med 3 hvide Slager, hver med 1 nedadvendt Kost, der staar henholdsvis 69 m S. 37½° V., 164 m S. 27° Ø. og 303 m S. 44° Ø. fra ovennævnte Fyr. Fyret: 55° 43' (55°) N. Br. 12° 35' (13°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210, 211, 229 og 250. Danske Lods, Side 288. Havne-Lods, Side 52. Sø.-Fort. Side 25). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 797. Kjøbenhavn 1912).

**1465. Fyr slukkes midlertidig. Træskohage. Vejle-Fjord. Lille-Bælt. Paa Grund af ombygning vil Træskohage Fyr blive slukket den 14de Juli 1912. Man forventer, at Ombygningarbejderne vil være endt, saa Fyret atter kan tændes den 25de August d. A. Nærmere Oplysninger følger. 55° 40' (52°) N. Br. 9° 45' (06°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 117 og 156. Danske Lods, Side 373. Fyr-Port. Nr. 309).**

#### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**1466. Uddybningsarbejder. Høganås. Sundet. Sverrig.** I Sommeren 1912 skal Høganås Havn og Indløbet til denne uddybes. Muddermaskinen skal passeres paa den Side, hvor den viser 2 Balloner. 56° 12' N. Br. 12° 32½' Ø. Lgd.

**1467. Taagesignal-Station oprettet. Hveen Fyr. Hveen. Sundet.** Fra 1ste Juli 1912 gives Taagesignal med Sirene fra Hveen Fyr. Der gives Et-Stød hver 60 Sek., Stød 4 Sek., Pause 36 Sek., 55° 54' 53" N. Br. 12° 40' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 286). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1875. Kjøbenhavn 1911).

**1468. Retreise til »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1260. 1912. Landskrona. Sundet.** De i sidste Stykke af ovennævnte Efterretning omtalte Vagere er ikke og vil ikke blive omhyttet. Paa V.-Siden af Nordra Haken staar altsaa fremdeles en Vager med 1 nedadvendt Kost og SV. for Stengrunden en Vager med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon. Stengrunden: 55° 49' N. Br. 12° 48' Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 182, 210 og 211).

**1469. Klokketønde atter udlagt. Britterna. Gotland Ø. Britterna Klokketønde er atter udlagt og Vintersømærket inddraget. 57° 27' N. Br. 19° 03' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 16. Kjøbenhavn 1912).**

Imien gaar c. 40 m SØ. om Bølgebræders Hoved. Afstanden mellem Fyrene er 271 m. Bagfyrets Flammehøjde er 63 m større end Forfyrets. Synsvidde: 5 Sm. Castro-Urdiales: 43° 25½' N. Br. 3° 14' V. Lgd.

**1498. Afmærkning forandret. Restigouche River. Canada.** 1) Den røde Spirtønde, som laa paa N.-Siden af Løbet ved Kanten af Oak Bay Shoal, 0 Sm oven for Traverse Lystønde, er inddraget. 48° 01' 27" N. Br. 66° 38' 05" V. Lgd.

2) En sort Spirtønde er udlagt paa S.-Siden af Løbet, 0 Sm S. 31° V. fra Garde Point. 48° 03' 12" N. Br. 66° 32' 03" V. Lgd.

**1499. Taagesignal gives. Peggy Point Fyr. Nova Scotia S.-Kyst.** Ved Peggy Point Fyr gives nu Taagesignal med Horn som Svar paa dampers Taagesignaler. 44° 29' 30" N. Br. 63° 55' 04" V. Lgd.

**1500. Tønde omhyttet med Klokketønde. Casco Passage. Blue Hill Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrent den 1ste Juli 1912 omhyttes Black Island Southeast Point Spidstønde 2 B I med en Klokketønde. c. 44° 12' N. Br. 68° 27' V. Lgd.

**1501. Tønde omhyttes. North Point. Mackerel Cove. Swans Island. Blue Hill Bay. Maine.** Omtrent den 1ste Juli 1912 omhyttes North Point Klokketønde med en sort Spidstønde Nr. 1. 44° 11' 33" N. Br. 68° 25' 45" V. Lgd.

**1502. Tønde udlægges. Hog Island Shoal. Eastern Passage. Narragansett Bay. Rhode Island.** Omtrent den 1ste Juli 1912 udlægges Hog Island Shoal Southeast Point Spirtønde 1 i 6, m Vand S. 34° V. fra Bristol Ferry Fyr og S. 64° Ø. fra Hog Island Shoal Fyr. Bristol Ferry Fyr: 41° 38' 34" N. Br. 71° 15' 39" V. Lgd.

**1503. Klokketønde omhyttes med Lys- og Klokketønde. Block-Island North Reef. Block-Island Sound. Rhode Island.** Omtrent den 29de Juni omhyttes Block Island North Reef Klokketønde 1 med en Lys- og Klokketønde, der viser hvitt Lys med En-Formærker hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Den udlægges i 29 m Vand S. 34½° V. fra Point Judith Fyr og N. 2½° Ø. fra Block Island North Fyr. Point Judith Fyr: 41° 21' 40" N. Br. 71° 28' 55" V. Lgd.

**1504. Fløjtetønde udlægges. Townsend Inlet. New Jersey.** Omtrent den 6te Juli 1912 udlægges Townsend Inlet Shoal lodret stribede Fløjtetønde i 7 m Vand S. 4° V. fra Ludlam Beach Fyr og N. 76° Ø. fra Avalon Rednings-Station. 39° 06' 25" N. Br. 74° 41' 25" V. Lgd.

**1505. Tønde udlagt. Little Egg Inlet. New Jersey.** Ved Indløbet til Little Egg Inlet er udlagt en ydre, lodret stribet Stumpetønde i 5 m Vand. Tønden flyttes efter Dybdeforholdene. Little Egg Inlet: 39° 30' N. Br. 74° 18' V. Lgd.

**1506. Fyr forandres. Cherry Island. Delaware River.** Omtrent den 29de Juni 1912 forandres Cherry Island Forfyr til et hvitt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 0,6 Sek. Flammens Højde: 12 m. Lysvejen er forøget, og Fyret lyser kun i Fyrlinies Retning. 39° 45' 03" N. Br. 75° 29' 40" V. Lgd.

**1507. Afmærkning forandret. Southern Branch. Elizabeth River. Chesapeake Bay.** For at afmærke den ny gravede Kanal i Southern Branch er der foretaget følgende Forandringer i Afmærkningen: 1) Dredged Channel Entrance Spirtønde 1 er udlagt i 7 m Vand. 2) Burton Point Middle Ground Spirtønde 1 har nu Nr. 3 og er flyttet c. 60 m SV. i til den 1ste Drejning af Kanalen. 3) Paradise Creek Shoal Spirtønde 4 har nu Nr. 2 og er flyttet c. 32 m V. i til den 2den Drejning af Kanalen. 4) Dredged Channel Spirtønde 4 er udlagt i 7 m Vand ved den 3de Drejning af Kanalen. 5) Middle Oyster Rock Spirtønde 6 er sort, har Nr. 5 og er flyttet i 105 m NØ. i til Kanten af Kanalen i 6 m Vand. 6) Dredged Channel Spirtønde 6 er udlagt i 6 m Vand ved Kanten af Kanalen. 7) Money Point Northeast End Spirtønde 5 har nu Nr. 7, er flyttet c. 45 m Ø. i og ligger i 6 m Vand ved Kanten af Kanalen. 8) Dredged Channel Spirtønde 8 er udlagt i 6 m Vand ved den 4de Drejning af Kanalen. 9) Dredged Channel Spirtønde 9 er udlagt i 6 m Vand ved den 5te Drejning af Kanalen. 10) Dredged Channel Spirtønde 10 er udlagt i 6 m Vand ved den 6te Drejning af Kanalen. 11) Dredged Channel Spirtønde 11 er udlagt i 6 m Vand ved Kanten af Kanalen. 12) St. Julian Spirtønde 13 er udlagt i 6 m Vand ved den 6te Drejning af Kanalen. 13) Money Point Southwest End Spirtønde 7 har nu Nr. 13. 14) South Oyster Rock Spirtønde 8 har nu Nr. 12. 15) Upper Spirtønde 9 har nu Nr. 17. 16) Railroad Bridge Spirtønde 10 har nu Nr. 14. 17) Deep Creek Spirtønde 10 A har nu Nr. 16. 18) Deep Creek Shoal Spirtønde 12 har nu Nr. 18. 19) New Mill Creek Spirtønde 11 har nu Nr. 19. 20) Stove Point Spirtønde 16 har nu Nr. 20. 21) Ragged Point Spirtønde 15 har nu Nr. 21. 22) Butts Point Spirtønde 17 har nu Nr. 23. 23) Bluff Point Spirtønde 19 har nu Nr. 25. 24) Fentress Bar Spirtønde 21 har nu Nr. 27. 25) Old Mill Creek Spirtønde 23 har nu Nr. 29. 26) Jarvis Bar Spirtønde 25 har nu Nr. 31. Elizabeth River: 36° 57' N. Br. 76° 20' V. Lgd.

**1508. Tønde inddraget. Coan River. Potomac River. Chesapeake Bay.** Travis Point Spit Spidstønde 6 er inddraget. 37° 59' 37" N. Br. 76° 27' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2419. Kjøbenhavn 1911).

**1509. Baaker opført. Coan River. Potomac River. Chesapeake Bay.** I Coan River er opført følgende Baaker: Travis Point Spit røde Baake i 1, m Vand. S. 8° V. fra Ship Neck Fyr og

- 1470. Afmærkning forandres. Sandhamn. Stockholm Skærgaard.** I den nærmeste Fremtid sker følgende Forandringer ud for Sandhamn: Alma Grund sorte Væger med Ballon paa 59° 10' 30" N. Br., 19° 02' 05" Ø. Lgd. Nattes til 59° 10' 16" N. Br., 19° 03' 30" Ø. Lgd., 1 for en 5, m Grund. 2) Paa Løbets S.-Side udsættes en Slæge paa 59° 16' 08" N. Br., 19° 54' 30" Ø. Lgd., N. for en 5, m Grund. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1368. Kjøbenhavn 1912).
- 1471. »Sviane« (Ørskov) Fyrskib udlagt. Bottniske Bøgt. Finland.** »Sviane« Fyrskib er alter udlagt, 63° 26' 2" N. Br., 20° 44' 1" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2749. Kjøbenhavn 1911).
- 1472. »Storkullgrund« Fyrskib udlagt. Bottniske Bøgt.** »Storkullgrund« Fyrskib er alter udlagt, 62° 40' 2" N. Br., 20° 43' 4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2697. Kjøbenhavn 1911).
- 1473. Oplysning om Løds.** I Finiske Bugt kan Kronholts fanes følgende Steder: 1) Ved Vrakholin for udgængende Skibe fra Strömås, Helsingfors N.- og S.-Havn og fra Sandvik indtil Tråharn og Årangsgrund. 2) Ved Borgå Løds-Station. 3) Ved Fortö Løds-Station. 4) Ved Lovisa Løds-Station. 5) Ved Urregrund Løds-Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049. Kjøbenhavn 1912).
- 1474. Lystønde forandret. Kronstad. Finske Bugt. Rusland.** Den hvide Lystønde ved Indløbet til Kronstad store Red, 9 Km S. 73° V. fra Fort Alexander, er forandret og viser nu hvidt Et-Lyn. Fort Alexander: 59° 59' 1/2" N. Br., 29° 43' 1/2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 135). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2081. Kjøbenhavn 1911).
- 1475. Lystønder forandret til Lys- og Klokketønder. St. Petersborg. Finske Bugt.** De 2 Lystønder paa N.- og S.-Siden af det V.-lige Indløb til St. Petersborg Søkanal og Lystønden, der ligger paa S.-Siden af Kanalen midt mellem Indløbet og V.-Enden af Dæmningen, er forandret til Lys- og Klokketønder. Indløbsenden: e. 59° 58' N. Br., 29° 48' Ø. Lgd. Midter-ønden: ca. 59° 56' N. Br., 29° 56' Ø. Lgd. (Kort Nr. 135).
- 1476. Lystønde alter udlagt. Strednjaja. Finske Bugt.** Strednjaja Lystønde er alter udlagt, 60° 10' 2" N. Br., 28° 20' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2646. Kjøbenhavn 1911).
- 1477. Grund. Lavensari Banker. Finske Bugt.** e. 2 Km N. 54° V. fra 5, m (18 Fod) Grundten paa Lavensari Banker er fundet en Grund med 7, m Vand. Grunden ligger omtrent i Linien »Tarmbanken overet med Kirken paa Lavensari«. 5, m Grunden: 60° 07' 1/2" N. Br., 27° 52' Ø. Lgd. (Kort Nr. 135).
- 1478. Havvindløb midlertidig lukket. Reval. Finske Bugt.** Paa Grund af Opførelsen af en ny V.-Mole ved Reval Havn er det V.-lige Indløb til Krigshavnen lukket om Natten. Om Dagen maa man rette sig efter de udlagte Sommerker og Signalerne fra Masten ved det V.-lige Indløb. 1 Kugle betyder: Langsom Fart, 2 Kugler betyder: Indløbet er spærret. e. 59° 27' N. Br., 29° 47' Ø. Lgd.
- 1479. Fyr nedlagt. Werdar. Moonsund. Østersøen.** De 2 hvide, faste Ledelyr paa Anlægssunden ved Gaarden Werdar paa V.-Siden af Øen Werdar er nedlagt. 58° 35' N. Br., 23° 31' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).
- 1480. Oplysning om Fyr. Ust-Dvinsky (Dhanahndø). Rige.** Fra begge Bankerne til Ledelyrene ved Ust-Dvinsky vises et blåt Flag, naar Tønderne i Indløbet er inddraget for Vinteren. Bagbanken er hvid paa Midten. 57° 03' N. Br., 24° 02' Ø. Lgd.
- Fyrene paa Schusterholms- og Vogelholm-Dæmningerne samt paa Hovedet af Dæmning STU ved Indløbet til Kransaja Dyvna (Røde Dønn) er slukket paa Grund af påtrængte Forandringer. 56° 59' N. Br., 24° 06' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2870. Kjøbenhavn 1911).
- 1481. Midlertidig Fyr tændt. Neukuhren. Tyskland.** Paa N.-Enden af Ø.-Molen ved den under Bygning værende Fiskerhavn ved Neukuhren er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Synsvide: 4 Sm. Naar der er Isdrift, brænder Fyret ikke. 54° 57,5" N. Br., 20° 13', 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).
- 1482. Fyr forandres. Pillau.** Pillau hvide, faste Fyr skal i Sommeren 1912 forandres til et Fyr med Formørkelser. Under Forandringen, som sandsynligvis påbegyndes i Juli Maaaned, tændes et midlertidigt Hjælpefyrt. Forandringen tager formodentlig e. 4 Maaaned. 54° 38' 25" N. Br., 19° 53' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).
- 1483. Skydeøvelser. Pillau.** Fra kystbatterierne ved Pillau vil der mellem den 15de Juli og den 10de August 1912 blive skudt ud over Søen fra Kl. 9 Fm. Desuden vil ogsaa en Natsskydning finde Sted.
- Under Skydningen er Ind- og Udgangsbatterierne. De Dage, der skydes, helges et rødt Flag paa Fyrtaarnet. Flaget medtages efter endt Skydning. De Dage, der ikke skydes, helges et hvidt Flag paa Fyrtaarnet. Under Natsskydningen slukkes Bankelyrene. Pillau Havn: 54° 39' N. Br., 19° 53' Ø. Lgd.
- 1484. Issignal-Station nedlagt. Rixhöft.** Rixhöft Issignal-Station er nedlagt. 54° 50' N. Br., 18° 20' 1/2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

- 1485. Lystønde alter normal. Mellinshavn. Svinemunde.** Lystønden ved det N.-lige Indløb til Mellinshavn er alter normal. 59° 58' 30" N. Br., 14° 15' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1372. Kjøbenhavn 1912).
- 1486. »Jasmand« Fyrskib midlertidig inddraget.** »Jasmand« Fyrskib blev inddraget den 23de Juni d. A. 54° 36' N. Br., 13° 41' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1269. Kjøbenhavn 1912).
- 1487. »Fehmarnbelt« Fyrskib midlertidig ombyttet.** »Fehmarnbelt« Fyrskib er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve Sonderburg«. 54° 36' N. Br., 11° 09' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1328. Kjøbenhavn 1912).
- 1488. Tønder forandret. Kieler Hafen.** Kugletotetogensen er borttaget fra de sorte Spidsstønder Kiel 9, 10 og 11 paa Ø.-Siden af Løbet i Kieler Hafen. Tønde Kiel 11: 54° 21' 1/2" N. Br., 10° 10' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1141. Kjøbenhavn 1911).
- 1489. Fortøjende udlagt. Hemmelmark. Eckernförde Fjord.** Ud for Hemmelmark i Eckernförde Fjord er udlagt en sort, afstumpet, kegleformet Fortøjende, mærket »Garnen«. 54° 28' 36" N. Br., 9° 54' 15" Ø. Lgd. Positionen svarer til danske Kort; naar der lægges 6" til Br., svarer den til tyske Kort. (Kort Nr. 243).
- 1490. »Kalkgrund« Fyrskib ombyttes midlertidig. Afmærkning forandret. Flansborg Fjord.** Sandsynligvis vil »Kalkgrund« Fyrskib i Begyndelsen af Juli 1912 midlertidig blive ombyttet med Fyrskibet »Reserve Sonderburg«, der viser i hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 m. Fyrskibet har 2 Ankerlænker, 1 paa Folkestaget, 6 m over Skroget, 1 paa Hækken 1 m over Skroget og 4 m over Vandet. Det giver Taegsignaler som »Kalkgrund« Fyrskib. 54° 49', N. Br., 9° 53', Ø. Lgd.
- En grøn Spirtønde med rødt-hvidt Flag er udlagt i 12 m Vand paa 54° 49', N. Br., 9° 25', Ø. Lgd.
- Den grønne Spidsstønde udfor Kolhnd er inddraget 54° 51', N. Br., 9° 29', Ø. Lgd.
- Positionerne svarer til danske Kort; naar der lægges 0", til Br., svarer de til tyske Kort. (Kort Nr. 243 og 253).

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 1491. Vrag i Nordsøen.** Foren af Damperen »Freja« rapporterer, at han den 22de Juni d. A. har passeret et Vrag paa 55° 19' N. Br., 6° 30' Ø. Lgd. Af Vraget var e. 10 m af Kølen og en Del Spantler svulge.
- 1492. Afmærkning forandret. Friesche Zeegat. Holland.** Imellem Spidsstønderne Nr. 9 og 10 i Friesche Zeegat er udlagt en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 9a med Kors paa 53° 25' 25" N. Br., 6° 07' 50" Ø. Lgd. Slumpønden fra Nr. 4a til 20 har nu Nr. fra 5 til 21. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 960. Kjøbenhavn 1911).
- 1493. Sommerker udlagt. Oude Everingen. Wester-Schelde.** I et nyt Løb i Oude Everingen er udlagt følgende Tønder: 1) Spidsstønde Nr. 1 i 3, m Vand, 51° 22' 43" N. Br., 30° 48' 45" Ø. Lgd. 2) Spidsstønde Nr. 2 i 3, m Vand, 51° 22' 05" N. Br., 30° 51' 30" Ø. Lgd. 3) Spidsstønde Nr. 3 i 3, m Vand, 51° 22' 21" N. Br., 30° 52' 18" Ø. Lgd. 4) Spidsstønde Nr. 4 i 3, m Vand, 51° 22' 32" N. Br., 30° 52' 53" Ø. Lgd. 5) Slumpønde Nr. 1 i 5, m Vand, 51° 22' 42" N. Br., 30° 50' 17" Ø. Lgd. 6) Slumpønde Nr. 2 i 7, m Vand, 51° 22' 32" N. Br., 30° 51' 06" Ø. Lgd. 7) Slumpønde Nr. 3 i 4, m Vand, 51° 22' 23" N. Br., 30° 51' 48" Ø. Lgd. 8) Slumpønde Nr. 4 i 4, m Vand, 51° 22' 40" N. Br., 30° 52' 44" Ø. Lgd. 9) Slumpønde Nr. 5 i 5, m Vand, 51° 23' 01" N. Br., 30° 53' 06" Ø. Lgd.
- Slumpønde Nr. 21 i Everingen er inddraget og en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 21 med KeGLE er udlagt i 12 m Vand, 51° 22' 50" N. Br., 30° 53' 43" Ø. Lgd.
- 1494. Afmærkning forandret. Nauw van Bat. Wester-Schelde.** I Nauw van Bat er sket følgende Forandringer: Spidsstønde Nr. 37 er inddraget og Spidsstønde Nr. 36a har nu Nr. 37. Den røde Lystønde Nr. 38 ligger nu i 8, m Vand paa 51° 23' 50" N. Br., 4° 11' 48" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 230. Kjøbenhavn 1912).

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 1495. Oplysning om Is-Patrouilleskib. Atlanterhavet.** Krydseren »Birmingham« er alløst af Krydseren »Claster«, der er nødt til at bruge en Bølgerengde af 500 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1338. Kjøbenhavn 1912).
- 1496. »Palas« Fyrskib alter udlagt. Ørønde. Frankrig.** »Palas« Fyrskib er alter udlagt, og den midlertidige Lystønde er inddraget. 45° 30' 42" N. Br., 0° 59' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1125. Kjøbenhavn 1912).
- 1497. Ledelyr tændt. Castro-Urdiales. Spanien N.-Kyst.** Ved Castro-Urdiales er tændt 2 røde, faste Ledelyr, der holdt overet i S. 45° V., leder mellem Corolho Punt og Havnen. Fyr-

N. 66° V. fra Kanten af Great Point. 2) Lewisetta røde Baake i 0, m Vand, henholdsvis S. 49° V. og N. 73° V. fra samme Punkter. 3) Lower Honest Point røde Baake i 1, m Vand, henholdsvis S. 49½° V. og N. 82° V. fra samme Punkter. 4) Upper Honest Point røde Baake i 1, m Vand, henholdsvis S. 43° V. og S. 84¼° V. fra samme Punkter. 5) Darlings røde Baake i 0, m Vand, S. 32° V. fra Ship Neck Fyr og S. 84½° V. fra Walnut Point højre kant. 6) Ship Yard røde Baake i 0, m Vand, N. 2° Ø. fra Kanten af Sandy Point og S. 70° Ø. fra Kanten af Darlings Point. 7) Sandy Point røde Baake i 0, m Vand, S. 58½° V. fra Sandy Point og S. 42½° Ø. fra Kanten af Ship Yard Point. 8) Halls Middle Ground røde Baake i 1, m Vand, S. 5½° V. fra Kanten af Sandy Point og N. 84° V. fra North House paa Flodens V.-Side. 9) Island Bar sorte Baake i 0, m Vand, S. 13° V. fra Kanten af Sandy Point og N. 56° V. fra Kanten af Lake Landing Wharf. 10) Turners Bar røde Baake i 1, m Vand, henholdsvis S. 25° V. og N. 44° V. fra sidstnævnte Punkter. 11) Smiths Bar sorte Baake i 0, m Vand, S. 28° V. fra Kanten af Lake Landing Wharf og S. 27° Ø. fra Bar Neck Point. 12) Bar Neck røde Baake i 0, m Vand, S. 53° V. fra Kanten af Lake Landing Wharf og N. 30° V. fra Smiths Point. Ship Neck Fyr: 38° 00' 06" N. Br. 76° 27' 08" V. Lgd.

**1510. Baake opført. Mill Creek. Rappahannock River. Chesapeake Bay.** I Indløbet til Mill Creek er opført en Baake i 1, m Vand, S. 61° V. fra Mosquito Point højre Kant og N. 89° V. fra Sturgeon Creek Shoal Fyr. 37° 35' 15" N. Br. 76° 24' 18" V. Lgd.

**1511. Fyr tændes. St. Augustine. Florida.** Baake Nr. 20, som staar i 1, m Vand paa V.-Siden af Mundingen af Tolamito River, er blevet forandret til en tre-fodet Baake. Den 1ste August 1912 tændes et ubevogtet, rodt, fast Fyr, North River Fyr Nr. 20, paa Baaken. 29° 54' 38" N. Br. 81° 18' 10" V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

**1512. Fyr flyttet. Radiotelegraf-Station oprettet. Vera Cruz. Mexico.** Benito Juarez hvide Lynfyr er flyttet 2, Kbl S. 88° Ø.; det viser El-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0, Sek., Morke Plads. 19° 12' N. Br. 96° 08½' V. Lgd.

**1513. Fyr atter tændt. Gordo Point. Nicaragua.** Gordo Point Fyr er atter tændt. 14° 20' 58" N. Br. 83° 13' 23" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1351. Kjøbenhavn 1912.)

**1514. Baakes Religgenhed. Cuatro Reales Channel. Santa Cruz del Sur. Cuba S.-Kyst.** Den N.-lige af de 2 sorte Baaker paa Grunden paa Ø.-Siden af Mosquito Cay staar S. 54° V. fra Media Luna Cay højre kant og S. 39½° Ø. fra Juan Suarez Cay højre kant. Mosquito Cay: c. 20° 20½' N. Br. 78° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2842. Kjøbenhavn 1911.)

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**1515. »Braganza« Fyrskib sunket. Para River, Brasilien.** »Braganza« Fyrskib er sunket den 31te Maj d. A. 0° 25' S. Br. 47° 58½' V. Lgd.

**1516. Fyr uaalideligt. Puerto Sauce. Rio de la Plata.** Fyret paa Enden af Bølgebrædder ved Puerto Sauce brænder ikke regelmæssigt; særligt ved Søgang og frisk S.-lig Vind tændes det ikke. 34° 26½' S. Br. 57° 28½' V. Lgd.

**1517. »Punta Indio« Fyrskib indtages ikke. Rio de la Plata.** »Punta Indio« Fyrskib er ikke indtaget, og det vil ikke blive indtaget. 35° 07' S. Br. 57° 06½' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 470. Kjøbenhavn 1912.)

**1518. Fyr nedlagt. Antofagasta. Chile.** Antofagasta hvide Fyr med En-Fornørkelser hver 10 Sek. paa Fawu Reef er permanent slukket. Det vil ikke blive erstattet af noget andet Fyr, som tidligere bekendtgjort. 23° 38½' S. Br. 70° 25' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1530. Kjøbenhavn 1910.)

**1519. Oplysning om Fyr. Blanca Islet. Mejillones del Sur.** Fyret paa Blanca Islet staar paa S.-Enden af Øen, 3½ Kbl N. 53° V. fra N.V.-Enden af Leading Bluff. Det viser hvidt El-Lyn hver 2 Sek. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 12 Sm. Rod pyramideformet Søjle med grøn Kuppel. Det er ingen Vægt ved Fyret. 23° 05' 22" S. Br. 70° 39' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2913. Kjøbenhavn 1911.)

farvande: I 1906 196 med Tab af 11 Menneskeliv, 1907 171 med Tab af 33 Menneskeliv, 1908 167 med Tab af 6 Menneskeliv, 1909 180 med Tab af 20 Menneskeliv, 1910 133 med Tab af 13 Menneskeliv.

I 1910 er der i Fiskerfartøjer indtruffet 2 Tilfælde af Ildsvaade ved Eksplosion af Lamper. For Sejlskibenes Vedkommende er der indtruffet 1 Tilfælde ved Antændelse fra en Kakkellovn. For Dampskibenes Vedkommende er der indtruffet 3 Tilfælde af Selvantændelse og 1 Tilfælde af Antændelse ved Ophedning fra Maskinrummet. Af Kollisioner indtraf ialt 98.

Danske Søretters Domme eller Kendelser over Søulykker overgaaet danske Skibe er afgivet i 17 Tilfælde. Da Antallet af de ved Søretter undersøgte Søulykker for danske Skibe var 163, har altsaa kun c. 10 pCt. af disse givet Anledning til sørettslige Kendelser. Fremmede Søretters Kendelser over Søulykker overgaaet danske Skibe er afgivet i 3 Tilfælde, nemlig 2 tyske og 1 engelsk.

### Fragtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge ikke noget Steds fundet større Forandringer Sted, og betragtet som et Hele ligger Fragtmarkedet stadig særdeles fint. Særlig maa igen fremhæves Nord- og Østersøfarten, hvor Begæret efter Tonnage i følelig Grad overstiger Udbudet, men ogsaa de fleste af de store Markeder ligger godt, i første Række Østen og Nordamerika. En Række udmærkede Befragtninger er bleven gjort, og det er at vente, at der vil ind-

træde yderligere Fasthed i flere Retninger, naar Sortehavet og Azow i næste Maaned begynder Kampagnen med at fragte for den ny Host. For prompt Lastning gøres der meget lidt fra Sortehavet, men Befragterne begynder at røre paa sig for August og senere Terminer, uden at de dog synes at kunne faa nogen Tonnage, da Rederne er tilbageholdne og stramme i deres Fordringer. Der er et stort Begær for Baade paa Timecharter til næsten alle Farter til særdeles gode Fragter. Hvidehavsfragterne er stigende og meget faste, ligeledes Træfragterne fra Kanada. Endvidere er Kulfragterne fortrinlige i alle Retninger og gennemgaaende lidt højere end for en Uge siden. Som det vil ses, har Rederne faaet ordentlig Medbør, og Damperne maa nødvendigvis tjene udmærket under de nuværende Forhold, navnlig da Skibsfarten er saa temmelig forskaaet for Havnestrejker for Øjeblikket. — Blandt Befragtninger i Ugens Løb nævner vi:

Østen. En 6.000 Tons Baad Haukow/Glasgow og Cardiff £. 8,800 (Juli). Kalkutta/U. K. Antwerpen eller Holland. 27/6 Dødvægt »net terms« én Lossehavn. 28/3 to Lossehavne (Juli). Kurrachee 19/ »net terms« til ud-søgt Havn pr. August. Bombay 26/ Dødvægt to Havne U. K. eller Kontinentet. 6 d. ekstra Dunkerque, Juli.

Sortehavet. Sulina/Rotterdam 9/6, Option Donauen 1/ ekstra. Theodosia/Rotterdam 10/9 (3,900). Taganrog 12/6 N. C. (2,500), alt for Korn pr. prompt. Erts Poli/Rotterdam 12/ (6,300).

Middelhavet. Sall Trapani/Gloucester (U. S.) 11/ (3,300). Torrevieja og Cadiz/Monte Video og Boca 19/6 (5,700), begge prompt. Erts Hornillo/Rotterdam 6/9. Glasgow 7/3, Karthagera/Glasgow 7/6, Arzew/Middlesbro 7/6, Almeria/Rotterdam 6/9 med 1,500 Tons daglig Last-

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1520. Fyr midlertidig forandret.** *Pointe de l'Espiguette, Golfe d'Aiguës-Mortes, Frankrig.* Pointe de l'Espiguette Fyr viser nu Tre-Blink hver 30 Sek. 43° 29' 17" N. Br. 4° 08' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1243. Kjøbenhavn 1912.)
- 1521. Skydsøvelser.** *Iles d'Hyères.* Foruden paa de tidligere bekendtgjorte Tider afholdes der Skydsøvelser fra den 17de Juni til den 31de Juli 1912 i Farvandet ved Iles d'Hyères. Titan Fyr: 43° 02' N. Br. 6° 30' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 736. Kjøbenhavn 1912.)
- 1522. Afmærkning forandret.** *Palermo, Sicilien N-Kyst.* Ved grundten i den indre Del af Palermo Havn er udlagt 3 hvide og sort stribeede Spiritunder (Type Marionetta). De ligger henholdsvis 325 m N. 60½° V., 180 m S. 80° V. og 320 m S. 22° V. Fra det røde Fyr paa Hovedet af S.-Molen, Tonden, som ligger 325 m S. 22° V. fra dette Fyr, er inddraget Palermo: 38° 08' N. Br. 13° 22¼' Ø. Lgd.
- 1523. Fyr forandret.** *Licata, Sicilien S-Kyst.* Det røde, faste Fyr paa Hovedet af V.-Molen ved Licata Havn er forandret til et rodt Fyr med En-Fornærkelser. Licata: 37° 05¼' N. Br. 13° 56½' Ø. Lgd.
- 1524. Bestemmelser for Besejling under Uddybning.** *Canale Pignoni, Brindisi, Italien.* Under Uddybningsarbejderne i Nærheden af Canale Pignoni mellem Inderredten og Inderhavnen gælder følgende Bestemmelser: 1) En sort Kugle betyder, at Løbet er spærret. 2) Et rodt Flag betyder: Fri Passage, og vises fra den Side af Kartotjet, paa hvilken man skal passere. 3) Et Skib skal give 4 korte Stød med Streue eller Taagehorn for det løber ind i eller forlader Inderhavnen. Det besvares med ovennævnte Signaler. Canale Pignoni: 40° 40½' N. Br. 17° 57¼' Ø. Lgd.
- 1525. Oplysning om Fyr.** *Isola S. Domino, Isola Tremiti, Italien Ø-Kyst.* Isola S. Domino Fyr lyser fra S. 60° Ø. gennem S. og V. til N. 5° V. 42° 06' 20" N. Br. 15° 28' 44" Ø. Lgd.
- 1526. Lystende atter udlagt.** *Punta della Maestra, Italien Ø-Kyst.* Lystonden ud for Punta della Maestra Fyr er atter udlagt. Fyret: 44° 58' N. Br. 12° 28' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1200. Kjøbenhavn 1912.)
- 1527. Belysning forandret.** *Pola, Østerrig-Ungarn.* De 2 ny Ledelyr ved Pola Havn er tændt, og det grønne, faste Fyr paa Halvøen S. Pietro er slukket. 44° 52' N. Br. 13° 49' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 683. Pt. 2. Kjøbenhavn 1912.)
- 1528. Forbud.** *Stampalia, Ægæiske Hav, Tyrkiet.* Det er indtil videre forbudt at nærme sig den Stampalia om Nuden, Stampalia: 36° 35' N. Br. 26° 28' Ø. Lgd.
- 1529. Tønder udlagt.** *Smyrna, Lilleasien.* I Folge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium er der udlagt 2 hvide Tønder med rodt Trefod og et hvidt S i Bugten ved Smyrna. Tønderne ligger paa de Steder, hvor Skibe skal modtage og afgive Lods.
- Det er strengt forbudt at gaa N. om den gamle Hvidlamper, som er opmærket ved de gamle Halker ud for Forlet ved Indløbet til Bugten. Man maa heller ikke passere en Linie, der er afmærket med 2 smaa, røde Tønder, Smyrna Havn: 38° 25' N. Br. 27° 08' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 941. Kjøbenhavn 1912.)
- 1530. Vrag.** *Gabès NMØ, Tunis.* Et Skibskib med Rigningen e. 1½ m over Vandet er sunket i 10 m Vand 2 Sm NMØ-lig for Gabès Havn. e. 33° 55' N. Br. 10° 08' Ø. Lgd.

## X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

- 1531. Rev. Lahnan NV, Borneo NV-Kyst.** Et Koralarv med 9, m Vand er fundet 11, m Sml N. 69° V. fra Baaken paa N.-Enden af Lahnan. 5° 26' 55" N. Br. 113° 03' 05" Ø. Lgd.
- 1532. Lystende udlagt.** *Wongsha Rock, Canton Harbor, China.* En sort Lystende, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 3, m N. 16° V. fra Oliver Point, paa NØ-Siden af Wongsha Rock, som er et netop overflydt Skær. 29° 06' 51" N. Br. 113° 13' 28" Ø. Lgd.

## Bekendtgørelser m. m.

- 1533. Karantænebestemmelser.** Rusland. — Byerne Alexandrette, Antiochia og Murgasch i Syrien er erklæret for truet af Kolera og Byen Port Said for truet af Pest.

ning og Losning (4,000). Fra Bilbao betalles 6/ Rotterdam, 6/3 Middlesbro, 6/4½ Stockton.

**Nordamerika.** For Deals 54/ Miramichi/Bellast (1,200 Stds.), 50/ Bay of Foundy/Englands Vestkyst (1,400), 53/ fra Pugwash, Kasseolje New York/River Plate 27½ Cents. Paa Form 30/ fra Gullport og/eller Mobile 47/6 til Antwerpen. Tømmer fra Gollen 155/ à 157/6 til River Plate, 100/ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet.

**Sydamerika.** Buenos Aires/Bristol direkte 16/6 (4,000), større Baade e. 17/6 O. C. (→ 6 d. direkte Havn), prompt, medens der fra San Lorenzo Grænsen betalles e. 19/ prompt, 18/ à 18/6 pr. August.

**Østersøen.** Fra Petersborg kan nu faas 1/6 à 17½ Hvedebasis til Rotterdam, 1/9 à 1/10½ London eller Antwerpen, 2/ Dunkerque, og for Pulpwood Mk. 27 til Rotterdam, Fres. 48—50 Rouen, Kortprops 34/ à 35/ til Østkyst Kullhavn, Fra Narva bydes Lumpsum til Ghent Basis e. 45 Fres. pr. Favn à 216 Kbf. Riga og Windau er meget faste paa Basis af 30/ à 32/ D. B. til Østkysten, Hfl. 15—16 til Holland, Fres. 40 Antwerpen eller Ghent, 45 Ronen, Fra Danzig eller Königsberg noteres e. 9 Mk. pr. Ton Hvede til Nordfrankrig, 10 Rouen, 12 Bordeaux eller La Rochelle. Finland er ganske overordentlig fast. Der sluttedes bl. a. Kotka/Great Yarmouth 32/6 D. B., 33/9 Boards (550), Räfsö/Antwerpen Fres. 48 D. B. B. (450), Lovisa/Antwerpen Fres. 46½ (500), Brahestad/London 33/ (700), Sverig (tre—fire Pladser)/Nordafrika (fire Pladser) Fres. 72, Sydfinland (to Pladser)/Amsterdam Hfl. 20 (850).

**Hvidehavet.** Onega/Amsterdam Hfl. 32 D. B. B. (1,200), Archangel/Rotterdam Hfl. 30 (1,100), Hull 52/6 (700), Soroka/London 47/6 (1,000). — Paa Lumpsum kan faas e. 17/ Dodvægt til U. K. eller Kontinentet.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth betalles 6/3 à 6/6 Kronstadt, 7/3 Helsingfors (1,150), 7 Norrköping (1,150), 6/ Stettin (3,000), 6/3 Swinemünde (1,800), 6/9 Lübeck (2,000), 13/3 Cette (2,100), 10/6 à 11/ Genua, 14/ Palermo (600), 11/ Oran (2,000), 13/ Trapani (2,300), 13/ Venedig (4,500), 11/ Port Said (6,000). Fra Cardiff eller Newport 7/3 Kronstadt, 6/6 Kjøbenhavn (2,500), 5/6 Antwerpen (2,400), Fres. 7.75 St. Nazaire (1,400), 9/6 Oporto (650), Fres. 13.75 Marseille (5,500), 10/7½ Sevilla (2,600), 12/ Genua (4,400), 13/6 Palermo (2,500), 12/3 Venedig (5,000), Fres. 13.25 Algier (6,300), 11/ Las Palmas eller Teneriffa (3,000), 11/ (6,500), e. 20/ River Plate.

## Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der for sidste Uge ikke foregaaet nogen særlig Forandring; Markedet er nærmest fastere, og der er stadig mange Laster fremme; Danmark har nærmest en Del Cementlaster til Østersøen mest finske Pladser til gode Rater. Lodsforholdene i Finland er snart normale; Wasa, som har været værst stillet, vil i den nærmeste Tid være fuldt i Orden, men har ogsaa voldt Ulemper nok. Flere Skibe har saaledes maattet betale ret anseelige Beløb for at komme i Havn.

Kulmarkedet er bedre, og der kan for prompte Skibe opnaas e. £ 9 til danske Havne.

Petersborg synes at skulde blive bedre, idet der pr. August vil komme en Del Laster i Markedet til danske Havne.

Markedet ligger godt med de bedste Udsigter for Fremtiden.

Angaaende de mindre Skibe ligger Nordtyskland gen-

nemgaaende lige roligt og ret forretningsløst; blandt de Pladser, som har nogen særlig Interesse, er Danzig, som stadig søger Tonnage til 5 Mk. Rugbasis, ligesom ogsaa Stolpmünde har en Del Ladninger i Markedet og har sluttet for Havre pr. prompt 5½ M.: pr. senere Afskibning er sluttet til kun 4½ à 4¾ M., men omkring 5 M. vil sikkert kunne gennemføres; Colberg er flov paa Grund af Mangel paa Varer; Stralsund bød de sidste Dage i Maaneden for Rug 3½ M., men noterer pr. Juli ellers kun 3 à 3¼ M. Lübeck har baade Salt- og Gibsladninger fremme til Danmark og Sverig til fastere Rater. — Sverig er uforandret med rigelige Udbud baade Sten- og Trælast fra de sydlige Pladser og noterer til Stettin, Wismar og Stralsund 3¾ M. for Gadesten samt til Slesvig Holsten 9 à 10 Øre pr. Kubikfod; ogsaa Lysekil, hvorfra de der hjemmehørende Kullere nu er gaaet paa Fiskeri, er fastere og noterer 4¾ M. til de tyske Østersohavne. Danmark er fra Provinserne meget stille. Kjøbenhavn er heller ikke overdrevent livlig, men de forholdsvis faa dertil ankomne Skibe bliver dog næsten alle placeret; der sluttedes atter for Foderhvede til Østjylland 13 Øre, Limfjorden 21 Øre, Soyakager Bandholm 2¾ Kr. og Tapioca-Rodder til Hobro 25 Øre. For den kommende Uge er Ud-sigterne ikke saa lyse derfra.

## Generalforsamlinger.

### Det dansk-russiske Dampskibsselskab

afholdt den 28. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Moldrup.

Bestyrelsens Formand, Geheimetatsraad L. Bramsen, henviste til det udsendte Regnskab med ledsagende Beretning.

Aarsoverskudet havde været 430,000 Kr., hvoraf 237,000 Kr. anvendtes til Afskrivninger, medens 193,000 Kr. overførtes til næste Aar. Det vanskelige for Selskabet var dets Andel i udenlandske Selskaber, men naar man herpaa afskrev 550,000 Kr., maatte man sige, at der var handlet købnæddmæssigt. De c. 200,000 Kr. havde man maet nu i Aar ved Overførelsen af en Del af Overskudet, og der var ikke Tvivl om, at de 350,000 Kr. vilde kunne afskrives næste Aar.

Skibene gik i lønneude Fragter, og han kunde oplyse, at der i Aar var afbetalt ½ Mill. Kr. paa Kontoen »Diverse Debitorer«, hvilket var lige saa meget som hele Aaret i Fjor. Naar Aktiekapitalen nu blev nedskrevet til 7 Mill. Kr., vilde man næste Aar kunne udbetale et Udbytte, og man maatte saaledes konstatere, at Selskabet efter nogle trange Aar atter havde arbejdet sig frem.

Efter at Formanden havde besvaret nogle Forespørgsler fra Bagermester Øhlenschläger, gaves Decharge for Regnskabet.

Til Medlem af Bestyrelsen valgtes Fabrikant J. G. Guildal.

## Fra Sø og Land.

Vi har modtaget en lille Brochure fra Carlsberg Bryggerierne, der fremhæver de forskellige Ølsorters Egenskaber og Fortrin. Det smukt udstyrede Hæfte bringer desuden net udforte Billeder af Bryggeriernes mest monumentale Bygninger samt en Gengivelse af de forskellige Ølsorters elegante Udstyrelse efter Aftapningen.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestere.

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 1./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Novorossisk 2./7. — Algarve, Bories, pass. Portland 30./6. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 30./6. — Anglo Dane, Thønesen, ank. hertil 1./7. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 2./7. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 30./6. — Arno, Fischer, ank. Petersborg 2./7. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 2./7. — Beira, Lunge, ank. Genua 21./6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 29./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 27./6. — Christian IX, Mikkelsen, ank. London 1./7. — Dagmar, Bogvad, ank. Tunis 22./6. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 2./7. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 21./6. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 1./7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 29./6. — Hegeest, Mueck, afg. herfra 2./7. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 30./6. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 2./7. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 1./7. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 1./7. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 25./6. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 27./6. — Kursk, Wiencke, pass. Holtenau 29./6. — Loire, Caignon, afg. Bordeaux 2./7. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 3./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 2./7. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Oussant 29./6. — Minsk, Harder, ank. Riga 1./7. — Morsø, Nellemann, ank. Antwerpen 30./6. — Moskov, Jon Jønsen, ank. Petersborg 27./6. — Nicolai, Jørgensen, ank. hertil 30./6. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 2./7. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Petersborg 1./7. — Odessa ank. Libau 28./6. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunshüttel 1./7. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 3./7. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 1./7. — Perm, Gotthardt, ank. London 25./6. — Pregel, Iversen, ank. hertil 29./6. — Saga, Hansen, ank. hertil 29./6. — Saratov afg. Hull 1./7. — Saxo, Müller, ank. Newcastle 27./6. — Seine, Le Dizes, ank. Kotka 27./6. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aites 22./5. — Thyra, Dam, afg. herfra 3./7. til Arendal. — Tiber, Bech, afg. herfra 2./7. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 24./6. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 1./7. — United States, Gottsche, ank. New York 26./6. — Viking, Meyer, ank. Antwerpen 27./6. — Tyr, Thaning, afg. herfra 2./7.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Pernau 29./6. — Amalienborg afg. Antwerpen 28./6. — Anna Mærsk ank. Petersborg 26./6. — Brattingsborg afg. Rosario 16./6. — Borglum ank. Barcelona 22./6. — Chassie Mærsk ank. Newcastle 29./6. — Dansborg ank. Cardiff 18./6. — Elshørg ank. Dunkerque 22./6. — Esrom ank. London 18./6. — Flynderborg ank. Libau 27./6. — Fredensborg ank. Wiborg 29./6. — Frederiksborg pass. Gibraltar 30./6. — Guldborg ank. Reggio 22./6. — Gurte ank. Newcastle 28./6. — Hammershus ank. Hamborg 20./6. — Harrildshørg ank. Pernau 23./6. — Hundborg ank. Trondhjem 1./7. — Høneborg afg. Kronstadt 26./6. — Jelling pass. Lizard 30./6. — Jømsborg ank. Newport 30./6. — Jungshoved afg. Newcastle 30./6. — Jagersborg ank. Danzig 29./6. — Kallundborg pass. Tromsø 27./6. — Kalo pass. Kjøbenhavn 28./6. — Klampenborg afg. Himango 29./6. — Kronborg afg. Las Palmas 26./6. — Lejre ank. Hamborg 27./6. — Lilleborg ank. Terneuzen 28./6. — Marselisborg ank. Barrow 27./6. — Næsborg ank. Dunkerque 30./6. — Peter Mærsk afg. Wiborg 29./6. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 30./6. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 29./6. — Silkeborg afg. Nikolajstad 29./6. — Skanderborg afg. Kristinestad 30./6. — Skjoldborg ank. Bougie 30./6. — Skodsborg afg. Lübeck 30./6. — Spigerborg ank. Newcastle 23./6. — Stegelborg ank. Archangel 29./6. — Stjerneborg ank. Genua 26./6. — Søborg ank. Sharpness 25./6. — Taarnborg ank. Pernau 29./6. — Tuborg afg. Huerva 27./6. — Ulfshørg afg. Kjøbenhavn 27./6. — Uranienborg ank. St. Louis d. Rhoe 28./6. — Visborg afg. Petersborg 28./6. — Vordingborg ank. Libau 21./6. — Ørkild pass. Colombo 1./7. — Eleonora Mærsk afg. Memel 29./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 28./6. — Johan Siem, Nielsen, ank.ank. Newcastle 2./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Sarpborg 30./6. — Russ, Petersen, ank. Rotterdam 25./6. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 1./7. — Excellence, Pleske, Tannebek, ank. Memel 25./6. — Michael Outchoukoff, Harloe, afg. Houkipudas 29./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Helsingborg 2./7. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 17./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 27./6. til Miramichi. — Newa, Dahl, ank. Troon 26./6.



**Vesterhavet.** Nerma, Degn, ank. Eshjerg 2./7. — Marie, Jessen, pass. Hirtshals 1./7. for Abo. — Dagmar, Shou, ank. Casablanca 1./7. — Karla, K. Nielsen, pass. Helsingør 1./7. for Huelva. — Nancy, Mikkelsen, afg. Klagshavn 1./7. til Hudiksvall. — Hebe, Gregersen, ank. Odense 30./6. — Nexos, Sørensen, ank. Wasa 30./6. — Rigmor, Uldall, pass. l'Oussant 30./6. for Casablanca. — Inger, Schiøt, ank. Råfö 30./6. — Gorda, Iversen, ank. Saffi 25./6. — Nora, Lauritsen, pass. Hook of Holland 29./6. for Valencia. — Laura, Lund, ank. Stockholm 28./6. — Fylla, Brinch, ank. Wick 27./6. — Bodil, Jensen, er ank. Sevilla. — Stella, Basse, ank. Barcelona 26./6. — Ulla, Hansen, ank. Westervik 29./6. — Polly, Mathiasen, afg. Cadiz 28./6. til Aberdeen Bay. — Ellen, Hansen, ank. Kunsoluoto 28./6. — Cito, Jepsen, ank. Mariager 28./6.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Rouen 2./7. — Martha, Christensen, ank. Rouen 29./6. — Elna, Rathje, ank. Antwerpen 28./6. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 29./6. — Harriet, Larsen, ank. Archangel 21./6. — Dagny, Therkildsen, afg. Rostock 2./7. — Simone, Møller, ank. Rouen 29./6. — Jeanne, Olsen, afg. Sfax 26./6. — Vera, Larsen, ank. Tona 27./6. — Daisy, Jørgensen, afg. Umeå 1./7. — Annine, Leth, ank. Antwerpen 1./7. — Kamma, Løffler, afg. Hammerfest 1./7.

**Torm.** Sara, Jersen, afg. Burntisland 1./7. — Helene, Sørensen, afg. Spjutsund 28./6. — Sjølland, Svarrer, ank. Odense 29./6. — Agnete, Dani, afg. Odense 1./7. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 1./7. — Alice, Jørgensen, pass. Brunshüttel 2./7. for Antwerpen.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Kronstadt 2./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Leith 1./7. — Valborg, Hansen, pass. Helsingør 29./6. for Bordeaux. — Estrid, Hansen, ank. Neufahrwasser 1./7. — Gunhild, Hansen, afg. Rotterdam 1./7.

**Havot.** Fyen, Matbisen, afg. Kjøbenhavn 30./6. til Burntisland.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, pass. Sundet 3./7. for syd. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Wihørg 2./7. — Svend, Schmidt, ank. Trapani 1./7. — Urania, Clausen, afg. Dunston 29./6.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Sarpsborg 29./6. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Sarpsborg 1./7. — Holand, Poulsen, ank. Methil 1./7. — England, Andersen, ank. Østende 1./7. — Rusland, Bennetsen, ank. Rouen 30./6.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, afg. Grangemouth 2./7.

**Frø.** Austa, Bagger, ank. Riga 1./7. — Freja, Nielsen, ank. Leith 30./6. — Vera, Thing, afg. Burntisland 27./6.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstædt, ank. Riga 28./6. — London, Bom, ank. Hull 22./6. — Paris, Tholander, ank. Ghent 29./6. — Bryssel, Kaas, ank. Kaporjebay 22./6.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Algiers 22./6. til Hamburg. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Blyth 27./6. til Lübeck. — Roma, v. Thun, afg. Harparauda 30./6. til Sarpsborg.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang ank. Saigon 25./6. for udg. — Samui afg. Penang 27./6. for hjemg. — Bandon ank. Hamburg 26./6. for hjemg. — Pagan ank. Bangkok 22./6. for udg. — Esrom ank. London 17./6. for hjemg. — Ørkild afg. Suez 12./6. for udg. — Arabien afg. Kalkutta 20./6. for hjemg. — Siam afg. Shanghai 27./6. for udg. — Tranquobar afg. Antwerpen 27./6. for hjemg. — Estonia afg. Suez 24./6. for udg. — Cathay ank. Negapatam 27./6. for hjemg. — Chumpon ank. Tyne 28./6. for udg. — Indien afg. Sabang 15./6. for hjemg. — Kina afg. Madeira 20./6. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Demetara 25./6. for udg. — St. Croix ank. London 21./6. for udg. — St. Jan ank. London 27./6. for hjemg.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 2./7. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 1./7. til Riga. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Burntisland 29./6. til Gjedser.

### Sejlskibe.

**Senderho-Fano.** Martha, Fischer, ank. 29./6. til Havre.

**Ronne.** Oline Dahl, Rasmussen, ank. Vordingborg 24./6. — Hermod, Gronwald, ank. Hollenau 24./6. — Amalie, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 24./6. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 24./6. — Sigurd, Kofoed, ank. Næstved 25./6. — Freja, Beck, ank. Korsør 25./6. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 28./6. — Kastor, Møller, ank. Karlskrona 28./6. — Sigurd, Kofoed, ank. Vordingborg 29./6. — Argus, Holm, ank. Stolpmünde 29./6.

**Æra.** Mester, Hermansen, ank. Randers 26./6. — Proven, Schmidt, ank. Foxriver Quebec 26./6. — Argo, Clausen, ank. Perce Quebec 26./6. — Kastor, Sonne, ank. St. John (N. B.) 25./6. — Uranus, Fabricius, er afg. Petersborg til Kjøbenhavn. — Heimdal, Staugaard, er afg. Burntisland til Sundsvall. — Bonavista, Christensen, ank. Hamburg 26./6. — Mars, Stegmann, ank. Aberdeen 26./6. — Freya, Kock, ank. Danzig 27./7. — Egir, Winther, ank. Frederikshavn 27./6. — Thor, Petersen, er 23./6. prajet paa 49° 6' N. Br. 6° V. Lgd. — Chr. Rasmussen, Rasmussen,

ank. Cardiff 27./6. — Harris, Thorsteinson, ank. Tanger 28./6. — Salvador, Sand, ank. Fowey 27./6. — Norden, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 28./6. — Ingolf, Olsen, afg. Kubikenborg 27./6. til Kirkwall. — R. Fabricius, Hansen, ank. Oporto 27./6. — Lauritz, Folmer, ank. West Wemyss 28./6. — Anna, Petersen, ank. Vellerup 28./6. — Karen, Boye, ank. Havnefjord 28./6. — Anna, Hansen, ank. Risør 29./6. — Sag, Olsen, ank. Samsø 29./6. — Bertha, Madsen, ank. Pillnu 29./6. — Henry, Jensen, ank. Hesnæs 29./6. — Hansigne, Boye, afg. St. John (N. B.) til Clare Castle. — Kristine, Rasmussen, ank. Falkenberg 30./6. — Bien, Petoisen, ank. Norrköping 30./6. — Arken, Andersen, ank. Warnemünde 30./6. — Minda, Rasmussen, ank. Kalmar 30./6. — Gloria, Fabricius, ank. Maarup 1./7. — Svanen, Christensen, ank. Middlesbro 1./7. — Ansgar, Jørgensen, ank. Fowey 1./7. — Dana, Boye, ank. St. John (N. B.) 29./6. — Nanna, Østermann, ank. Solvesborg 1./7. — Astræa, Svane, er den 8./6. prajet paa 6° S. Br. 28° V. Lgd.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. Juli 1912. — So- og Handelsretsdomme. — Tysk Soretsdom. — Dansk Soulykke-Statistik. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra So og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## De private Assurandører lim.

### I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:	Telefon Nr.
16, Holmens Kanal.	Private.	6 og 4108.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

### I Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:	Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22.	Copensure	42

## Bugsøring.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsøring i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugsørbaaede. Dykker- & Bjærgningsmateriel. Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Telegramadr.:	<b>Hans Smith.</b>	Telegramadr.
„Smith, Cronstadt“.	Etableret 1850.	„Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegade 46, 2. Trætes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

## A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltoege

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:	Telefon Nr.
Gammel Strand 34.	Kongelige Søassurance.	124.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.  
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 208.  
Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftfl.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1465  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Stedvedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
of  
Befragtningsagent

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stedvedor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Eftert.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutakär & Haråne, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkallix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reel behandling och fern expedittou.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hecksher & Søns Eftflg.**  
Grundlagt 1797.  
Edsvorne Skibsmæglere.  
Agenter for  
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.  
Telegr.-Adr.: Heckshers. Tlf. 7888.

**BENDIXENS KURSUS**  
Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

**Undervisning**  
i Dansk (Retekrivning, Korreap.), Tysk, Engelsk, Fransk. For Sømand, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa **Bendixens Kursus.** Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.



**OLSKIND**  
**Bedste Olietøj**  
**Patent**  
Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overall.  
Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

**AXEL LUND** A/s  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings  
og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Laverander til Kgl. dansk Yachtklub.

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

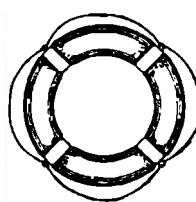
De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Saen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5652

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.



**ROAR ROSING,**  
Vestervoldgade 92, København B.  
**Redningsapparater**  
af Renhaar og Kapok.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**  
Rug- og Skibsbrødfabrik  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS  
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:  
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:  
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**  
er Nutidens fineste Mærke.  
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Hørreæklipning.

Allt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

IB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901. Kvæthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønie samt  
**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Horn 2393.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter; i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnem. modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYK. hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER),

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Juli 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Løsehjul og  
Blokke  
Davis Farver - Bitumen Patet  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbølter.  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej, Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
Sjæl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juelsgade 8.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre**  
Køb vort aner-  
kendte Sølv Herre-  
uhr, mrk.: Palle.  
40 Kr.  
meget fint regulerende.  
Stort Lager af  
Stue-, Lomme- og Skibsure.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensens Eftf.**  
Selvtorvet 4. Tell. Bro 1518 y.

Adr.:  
Toldbod-  
vej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
• • Leverandør til Flaaden • •

**Als DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret Varemærke  


**Rustbeskyttende Farve**  
til  
Bunkers og Lastrum  
Telefon 5601  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
og besøger  
telegrafiske Udbetalinger  
paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
hver Dag fra Kl. 10-5.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**Sextanter-Kompasser**  
  
Capt. Clausens  
Kontroltydemaaler  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
15 KØBMAGERGADE 15  
Undgaa Fejltagelse.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**H. H. ADRIAN** Kobbersmedemester **Nyhavn 37** Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter.**

**Vilhelm A. Bang** Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** (Bygder)  
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Prioritetslaan i Skibe**  
paa favorable Vilkaar

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Kakerlakker-  
pulver**  
à 50 Øre.  
**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til  
Forberedelses- og Mellem-  
skoleklasserne; 1 Gymnasie-  
klasse nyspr. og mat. og 2  
Gymn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

## Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer  
tilsalg Vestergade 27.

## C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts EBN.

**SKIBSHANDEL**  
Svendborg.Ekstra prima amerikansk  
**Bomuldsdug**

faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Har De én Gang prøvet

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7



## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

**Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter**

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197**Bjørch-Jensen & Co.**  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjørchjensens“.  
Telefon 7262.**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg  
anbefaler sig med alt til Faget behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.**Budtz-Jørgensen**  
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.**Skibs-Blikkenslageri.**  
Leverandør til D. F. O. S.**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niessen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
NyØstergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

## Officielle Bekendtgørelser.

### Bekendtgørelse for Søfarende.

Afmærkning af Sømineøvelsesplads. Kjøbenhavn. Sundet.

Fra 25de August til 17de September 1912 udlægges til  
Øvelse Søminer i Sundet N.Ø. for Middelgrunds-Fort.Øvelsespladsen, der er spærret for al Søfads, afmærkes  
saaledes:Det N.V-lige Hjørne med en grøn Lystønde, der viser  
grønt Lys med En-formærkelser, Lys 5 Sec., Mørke 2 1/2 Sec.  
Den ligger ca. 3500 m N-41-Ø fra Fyrtaarnet paa Middel-  
grunds-Fort.Det S.V-lige Hjørne med en grøn Lystønde, der viser  
grønt Et-Blink, Lys 1/2 Sec., Mørke 4 1/2 Sec. Den ligger ca.  
3100 m N-77-Ø fra Fyrtaarnet paa Middelgrunds-Fort.Det S.Ø-lige Hjørne med en grøn Tønde med grøn Bal-  
lon. Den ligger ca. 4100 m N-71-Ø fra Fyrtaarnet paa Mid-  
delgrunds-Fort.Det N.Ø-lige Hjørne med en grøn Tønde med grøn Bal-  
lon. Den ligger ca. 4600 m N-46-Ø fra Fyrtaarnet paa Mid-  
delgrunds-Fort.Øvelsespladsens N- og S-Side afmærkes desuden hver  
med een og Ø- og V-Siden hver med to Vagere med grøn  
Stage og grønt Flag.Mellem Middelgrunds-Fort og den afmærkede Øvelses-  
plads udlægges Minekabler. Det er forbudt at ankre i Far-  
vandet mellem Øvelsespladsen og Middelgrunds-Fort.Fra 20de August til 20de September inddrages Afmærk-  
ningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran  
Mellennfort og Prøvesten, og Varselsfyrene paa begge Forter  
er slukket i samme Tid.

Marineministeriets 1ste Departement, den 6. Juli 1912.



## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde Fredag den 5. Juli d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge tilvejebragt en tidssvarende Belysning af Falske-Bolsaks i Storebælt. — Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om Ændringer i Bekendtgørelse Nr. 228 angaaende Skibes Forsyning med Lægemidler. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme med Andragende fra forskellige Skippere om Nedsættelse af Bropenge-Afgiften ved Anlægsbroen ved Krik. — Sagen udsattes.

4. Skrivelse fra Samme med et af den franske Regering udstedt Dekret om Udstedelsen, Viseringen og Nødvendigheden af Sundhedspas i franske Havne. — Sagen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme med et i Belgien forelagt, privat Forslag til Lov om Oprettelse af en Disciplinarret for Handelsmarinen. — Sagen drøftedes og udsattes.

6. Skrivelse fra Samme med en Artikel i »The Board of Trade Journal« af 23. Juni 1912 om Skibes Forsyning med vandtætte Skodder. — Sagen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Samme angaaende Oprettelsen af et dansk Konsulat i Republiken Paraguay. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Riga. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

9. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Johannesburg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

10. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Harwich. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

11. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Vicekonsul i Denia. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 11. Juli 1912.

Skibsfarten paa Stettin. Aaret 1910 har for Tyskland bragt en langsom, men jævnt tiltagende Forbedring paa Erhvervslivets Omraade. I de i de fleste Fag stigende Konjunkturer har ogsaa Stettins Forretningsliv, Skibsfart, Handel og Industri laget Del.

Skibsfarten, der i 1909 viste en Tilbagegang, viser i 1910, trods de trykkende Afgifter, en lille Stigning. Havnen besøgte i 1910 af 5,177 Skibe med 2,028,188 Netto Reg.-Tons mod 1909 af 4,826 Skibe med 1,980,855 Netto Reg.-Tons.

Den danske Skibsfart paa Stettin viser atter en Tilbagegang, der udgør 31,472 Netto Reg.-Tons mod 63,613 Netto Reg.-Tons i 1909 og er saaledes ikke tilnærmelsesvis saa stor som det foregaaende Aars. Tilbagegangen skyldes hovedsagelig den formindskede Kulimport og den mindre lønnende Fragtfart paa Østersøen, hvilket bevægede de danske Redere til at beskæftige deres Skibe paa andre Kanter.

Af danske Skibe ankom til Stettin i 1910 768 med 224,082 Netto Reg.-Tons, i 1909 779 med 255,554 Netto Reg.-Tons, deraf var i 1910 400 Dampskibe med 198,345 Netto Reg.-Tons mod 425 Dampskibe med 233,081 Netto Reg.-Tons i 1909.

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

For Skibsfarten i Almindelighed har Aaret 1910 laget en gunstig Retning, for saa vidt som der efterhaanden indtraadte en Ligevægt mellem Godstransporten og Tilbudet af Skibsrum. Den stigende Konjunktur i de fleste Erhvervsgrene forarsagede en væsentlig forøget Produktion af Varer, saa at Efterspørgslen efter Tonnage var i stadig Stigning. Af denne Forbedring i Verdenshandelen har de store Linie-Rederier draget den største Nytte, særlig i Passager- og Godstransporten paa Nord- og Sydamerika, Østasien og Australien. Den forøgede Godstrafik satte ikke alene Linie-Rederierne i Stand til at sætte alle deres Skibe i Fart, men nødvendiggjorde ogsaa til Tider Antagelsen af fremmede Skibe i »time-charter«. I Efteraaret indtraadte der paa Fragtmarkedet en forøget livlig Efterspørgsel efter Skibsrum til Befordring af store Mængder af Soyabønner fra Østasien. Desuden lagde den store Kornhøst i Syd-Rusland og Amerika stærkt Beslag paa Tonnage. Fragtmarkedets finansielle Resultat var saaledes for de store Dampskibsliniers Vedkommende ret gunstigt.

Til Skibsfartens forbedrede Stilling bidrog ogsaa den Kendsgerning, at Aaret 1910 bragte en videre Indskrænkning i Nybygningen af Skibe. Medens Aaret 1907 viser en Forøgelse af Verdenstonnagen med 1,885,000 Brutto Reg.-Tons, er dette Overskud fra 525,000 Brutto Reg.-Tons i 1909 gaaet ned til 465,000 Brutto Reg.-Tons i 1910. — Begunstiget blev dette Resultat ved de vældige Arbejderkonflikter i den tyske Skibbygning, hvorved Leverancen af de ny Skibe udsattes i maanedsvist.

Hvad Sejlskibsfarten angaar, maa det desværre indrømmes, at der for denne ikke er indtraadt væsentlige Tegn paa en Forbedring. I England synes man ogsaa at have opgivet Haabet om en Genoplivelse af denne Fragtfart, da man der søger at afhænde Sejlskibene til meget billige Priser. Som Købere kommer for det meste nordiske Rederier i Betragtning.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

»Christian X.« (»Fionia«). Siden Afslutningen af Kieler Ugen befinder den hos Burmeister & Wain i Kjøbenhavn byggede, og af Generaldirektor Ballin for Hamburg—Amerika-Linien købte »Fionia«, der nu bærer Navnet »Christian X.«, sig i Hamburgs Havn, skriver »Hamb. Corr.«. Skibet skal endnu i denne Maaned sættes i Fart som nævnte Rederis første tyske Motorskib i transatlantisk Tjeneste. For at give de hamburgske Interessenter et Begreb om det som en stor Fragtdamper, med mindre Kathytsindretninger, byggede Skibs-læevne, havde Hamburg—Amerika-Linien indbudt et større Selskab af Repræsentanter for derværende Skibsfartsselskaber, Værftsdirektorer Autoriteter og Klassifikationsselskaber, samt Medlemmer af Handels- og Finansverdenen til at deltage i en Provetur til Nedre-Elben, der forløb udmærket.

Det rigt flagsmykkede Skib forlod Havnen Kl. 8½ Morgen og satte i smukt Vejr Kursen ned ad Elben. Som Repræsentanter for Hamburg—Amerika-Linien fungerede Direktorerne Warnholtz, Thomann og Eggers. Fra Neumühlen og til nedenfor Brunsbüttelkoog blev Skibet sat under streng Kontrol. Alle Indretninger blev indgaaende prøvet af Fagfolk, og efter en Fart paa 3¼ Time sattes Kursen tilbage til Hamburg.

Bladet giver derefter en udførlig Beskrivelse af Skibets Indretninger, Dimensioner, Lasteevne og elegante Kathytsindretninger, og tilføjer saa bl. a.: »Skibet imponerer alle Fagfolk ved sin fortrinlige Manøvreevne. Selv Ankrene blev lettet ved Hjælp af de store elektriske Spil fra Clarke Chapman, som om det var en Leg, og med en Lydshed, som man næppe kender ved Dampdrift.

Naar man har Lejlighed til at følge Igangsætningen og Manøvreringen af Maskinerne fra Broen, saa forbauses man over slet ikke at mærke Rystelse ved Motorernes Gang, og enhver Manøvre bliver udført med en stor-

ariet Præcision. For Passagerernes Sikkerhed er der draget Omsorg, ved at Skibet er delt i syv vandtætte Rum, og ved Anvendelse af traadløs Telegraf. Til Betjening af Motoranlægget befinder der sig om Bord i »Christian X.» en Overmaskinist og tre vagthavende Maskinister, tre Assistenten, en Hovmester og to Skibsdrenge. En Dampers af samme Størrelse maatte yderligere have seks Fyrbødere og lige saa mange Kullempere og dertil kommer endnu, at Skibet, trods den betydelig større Lastevne, har betydeligt mindre Forbrug af Brændsel.

Kl. 4 Em. sluttede den yderst interessante Tur, der var forløbet til alle Deltagernes største Tilfredshed. Den opnaaede Fart var  $11\frac{1}{2}$  Sm., og »Christian X.» skal nu indtage Last for at afgaa til Mexiko den 18. Juli.

Dødsfald. En i vore Skibsfartskredse velkendt Mand, Kaptajn P. Hedegaard, Fører af Dampskibet Flindt, af Rederiet Flindt, Drøst & Co., er i Følge Meddelelse til det nævnte Firma afgaaet ved Døden i Methil, hvor han netop befandt sig med sit Skib, efter kun et Par Dages Sygdom. Kaptajn Hedegaard vil være *Dansk Sofartstidendes* Læsere vel kendt som Forfatter af adskillige Artikler i Bladet. Blandt andet har han i dette Aar skrevet om Kjøbenhavns gamle Havn, Tilsyn med Sokort, Dampskibsnavigatører, Skoleskibe og Hjælpe midler til Udsætning af Skibsbaade. Kaptajn Hedegaard, der var en velvillig og elskværdig Mand, nærde en levende Interesse for sin Stand og gjorde sig ved enhver Lejlighed til Talsmand for en fyldigere Uddannelse af de unge Navigatører. Han havde i sin Ungdom sejlet i Langfart med store udenlandske Sejlskibe, men i de sidste 37 Aar været i Dampskibsfart som Befalingsmand, først nogle Aar som Skibsfører i Det forenede Dampskibsselskab og derefter i en Aarrække som Fører af forskellige Skibe for Rederiet Flindt, Drøst & Co., der satte megen Pris paa ham.

Føeren af Damperen »Ely» af Esbjerg, Kaptajn P. N. Meinertz, er den 7. ds. død i Archangel, hvor Skibet laa. Dødsårsagen er Sukkersyge. Den Afdøde, som var ansat for at være en dygtig Skibsfører, var født i Sønderho 1864. Han efterlader sig Hustru og flere Børn.

Dansk Skibbygningsindustri. Paa danske Skibbyggerier er der i Tiaaret 1902-11 bygget for henved 70 Mill. Kr. Fartøjer, heri ikke medregnet Smaa- baade. Heraf var for c. 45 Mill. Kr. Nybygninger til den danske Handelsflaade og for c. 25 Mill. Kr. Leverancer til fremmede Lande. Gennemsnitlig er der altsaa i disse 10 Aar solgt for c.  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr. aarlig af større og mindre, her byggede Fartøjer til Udlandet.

I det samme Tidsrum er til den danske Handelsflaade indkøbt Skibe i Udlandet til et Beløb af 85 Mill. Kr., altsaa henved dobbelt saa meget som de danske Værfter har leveret, og der er bleven solgt af Skibe, der har været indregistreret som danske, for c. 35 Mill. Kr. til Udlandet.

Over for en Købesum paa 85 Mill. Kr. staar der altsaa en samlet Salgssum for ny og brugte Skibe paa 60 Mill. Kr. i Tiaaret som Helhed betragtet. I enkelte Aar har Salget dog oversteget Købet, men for hele Perioden er det 25 Mill. Kr. mindre.

(Statistiske Efterretninger).

Skarpskydning ved Sveaborg. Udenrigsministeriet meddeler herved, at der i Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Helsingfors hele Sommeren igennem vil finde Skarpskydning Sted med Kanoner fra Fæstningen Sveaborg paa de Dage, hvor

Vejrforholdene tillader det. Skarpskydning vil ligeledes finde Sted om Natten fra Midten af Juli til Midten af August. Paa det Batteri, hvorfra Skydningen foregaar, vil der om Dagen blive hejst et rodt Flag og om Natten to røde Lanterner.

Den internationale Konference for traadløs Telegrafering. London, 8. Juli. Paa den den 5. ds. afsluttede Konference for traadløs Telegrafering vedtoges bl. a. en Resolution, hvori stilles Fordring om obligatorisk Indførelse af traadløse Telegrafapparater paa alle Skibe. Endvidere fremhæves Nødvendigheden af, at der oprettes Kyststationer med uafbrudt Tjeneste, saavel Dag som Nat. Paa Førsteklasses Skibe bør der ligeledes være uafbrudt Tjeneste, hvorfor der paa hvert Skib maa være ansat mindst to fuldt uddannede Telegrafister. Paa Skibe af 2. Klasse, hvor der kun er én Telegrafist, skal denne de 10 første Minutter i hver Time høre efter ved Telegrafapparatet. For mindre Fartøjer foreskrives ingen regelmæssig Tjeneste.

(Ritz. Bur.)

Strejken i London. Havnemyndighederne erklærer, at Arbejdsgiverne staar fast ved deres Beslutning om ikke at modtage noget Forligsforslag, for Arbejderne er gaaet i Arbejde igen. Officielt meddeles, at Kongen efter Tilraad af Ministrene har besluttet at opgive Tanken om den 17. ds. at gøre det første Spadestik til Udvidelsen af Royal Albert Dock. Dette skyldes ulivlsomt Fortsættelsen af Dokarbejdersstrejken.

Krydseren »Valkyrien» skal, efter hvad »Khvn.» meddeler, repræsentere Danmark ved Panama-Kanalens Aabning, og Skibet vil i den Anledning i en nær Fremtid blive taget i Dok paa Orlogsværftet for at moderniseres og repareres. Der vil i Aar blive udført Arbejder til et Beløb af c. 20,000 Kr. og først næste Aar skal Reparationen endelig fuldendes.

»Titanic». London, 3. Juli. Undersøgelsen vedrørende »Titanic»s Undergang er i Dag bleven afsluttet. Rettens Formand, Lord Mersey, meddelt, at Dommen vilde blive afsagt snarest muligt. (Ritz. Bur.)

Strejkerne i Frankrig. Dunkerque, 3. Juli. Havnearbejderne har i Dag nedlagt Arbejdet ved flere Skibe. I Løbet af Formiddagen har der fundet alvorlige Slagsmaal Sted mellem Tilhængere og Modstandere af Strejken. Politiet har maattet skride ind for at skaffe Orden tilveje.

So- og Handelsretterne i Le Håvre og Marseille har idømt 29 strejkende Matroser fra Postdamperne »La France» og »Saita» 14 Dages Fængsel; for de femten Vedkommende er Straffen dog betinget. — I Dunkerque har Metalarbejderne vedtaget at strejke. Ligeledes har Havne og Dokarbejderne i Le Håvre, Calais og Bordeaux vedtaget at nedlægge Arbejdet.

Fra Le Håvre meddeles den 8. Juli at Pramforerne og en Del af Kuskene har genoptaget Arbejdet.

(Ritz. Bur.)

Kollision. Ymuiden, 8. Juli. Den danske Dampers »Tuborg», der var paa Rejse fra Huelva til Stettin, er 15 Sm. herfra kollideret med den engelske Dampers »Petrel». Sidstnævnte Skib blev saa stærkt beskadiget, at det sank, men det lykkedes at redde Besætningen. »Tuborg» tog nogen Skade, men dog ikke mere, end at det kunde fortsætte Rejsen.

(Ritz. Bur.)

St. Thomas Havn. Hs. Maj. Kongen har under 7. Juli meddelt Konsortiet til Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal indenfor den dansk-vestlindiske Ø St. Thomas' Havn Koncession i Henhold til Lov Nr. 113 af 25. Maj 1912.

• **Inddraget Vragmærke.** Vanddybden over det 10 Sm. S. 67<sup>n</sup> V. fra Hanstholm Fyr sunkne Dampskib »Pollux« er nu 16 m. og den ved Vraget udlagte Lystonde er inddraget.

**Konsulatvæsnene.** Den 24. Juni d. A. har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Glasgow J. A. Hagen - Schow Afsked fra nævnte Post.

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Rusland: Port Said er erklæret for pestsmittet.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdag den 6. Juli, Formiddag Kl. 10, i Helsingør.

Formanden, Konsul C. P. Lund, Rønne, bød Forsamlingen velkommen og udtalte derefter:

Det er Bestyrelsen en Glæde at se, at skønt Stedet for Afholdelsen af Generalforsamlingen i Aar ligger noget fjernere end sædvanligt fra Centrumet for Sejlskibsfartens Interesser, er der alligevel modt saa mange Repræsentanter, at det kan siges, at lige fra Skagen til Gjedser og fra Fano til Bornholm har vi givet Møde.

Inden vi gaar over til vore Forhandlinger, vil jeg minde om, at siden vor sidste Generalforsamling har vi mistet vor Konge. (Forsamlingen rejser sig.) Kong Frederik dode horte fra Hjemmet, ene og paa Gaden i en fremmed By og under de triste Omstændigheder, som vi alle kender. Vi udtrykker vor Deltagelse i Sorgen over Kongens Død, og vi beklager alle den Maade, hvorpaa den indtraf.

Vort Land har nu faaet en ny Konge, Christian den Tiende. Skulle vi være enige om at ønske ham til Lykke paa Statens Kommandobro, og ønske, at hans Regering maa blive til Held og Lykke for ham og den kongelige Familie og til Velsignelse for vort gamle Fædreland. (Hør! Hør!)

Paa Formandens Forslag valgtes Skibbygmester Petersen, Thuro, til Dirigent.

Dirigenten takkede for Valget og udtalte Haabet om, at den Fordragelighed, som altid havde præget Forhandlingerne paa Foreningens Generalforsamlinger, ogsaa maatte præge dette Møde. Han konstaterede derefter, at Generalforsamlingen var lovlig indvarslet.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

**Regnskab og Aarsberetning fremlægges.**

Sekretæren, Kaptajn Minor Rasmussen, oplæste den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 48 d. A. offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet med Revisorernes Paategning om, at de ved Revisionen af Regnskabet og Eftersynet af Kassebeholdningen havde fundet alt i Orden.

Der gaves enstemmig Decharge.

De følgende Afsnit af Aarsberetningen (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 48) sattes derefter til Forhandling enkeltvis.

Med Hensyn til Afsnittet **Revision af Solovens Kapitler 3, 4 og 12** bemærkede

Sekretæren: Der har ogsaa været Spørgsmaal

om Revision af Solovens Kapitler 8 og 9. Som bekendt blev Lovforslaget herom vedtaget af Landstinget saaledes, som det var forelagt, dog med den Ændring, at Bestemmelsen: »Overenskomst om Fritagelse for Ansvar for Skade paa Person som Følge af Sammenstød er ugyldig«, blev strøget af Landstinget. Forslaget blev imidlertid ikke færdigbehandlet i Folketinget, men selvfølgelig vil det komme for igen til næste Samling. Der er sikkert ikke noget uheldigt i, at det ikke gennemførtes i Aar. Det vilde være heldigere, om de store søfarende Nationer blev enige om disse Spørgsmaal, førend de smaa Nationer tog endelig Bestemmelse paa dette Omraade, idet der sikkert ikke er noget at vinde ved denne Forandring af Soloven.

Angaaende Afsnittet **Russisk Lastelinie** bemærkede

Sekretæren: I Rusland er der vedtaget ny Bestemmelser om Tilsyn med Skibe og om Lastelinie. Det staar imidlertid ikke Bestyrelsen klart, hvilken Rækkevidde dette vil have overfor dansk Skibsfart, men jeg tror at turde sige, at Regeringen har Opmærksomheden henvendt paa Spørgsmaalet og vil varetage Skibsfartens Interesser paa dette Punkt. Hvis Rusland gør de ny Lasteliniebestemmelser obligatoriske ogsaa for andre Nationers Skibe, mister vi for en Del den Adgang til Dispensation, som vi har for Østersøens Vedkommende, nemlig Dispensation for Skibe, der anløber russiske Havne. Idealet vilde være at bibeholde den Adgang til Dispensation, som vi har for Fart i Østersøen og indenfor Linien Lindesnæs - Texel, men hvis Rusland ønsker at indføre Lastelinien for sine egne Skibe, vil det vanskelig kunne opnaas. Saa snart det er muligt, vil der fremkomme Oplysninger om, hvorledes de russiske Lasteliniebestemmelser er, og hvilken Betydning de vil faa for vor Skibsfart. I Øjeblikket er det ikke muligt at give saadanne Oplysninger.

Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart Emil Krogh: Sekretæren har ganske Ret i, at det for Øjeblikket er meget vanskelig at danne sig et klart Begreb om, hvordan den ny russiske Solovgivning vil komme til at virke overfor fremmede Fartøjer. Denne Lovgivning omfatter, saa vidt vi i Øjeblikket kan se, dels en saadan Lovgivning som den, vi har i Loven om Tilsyn med Skibe, dels det tilsvarende til det, vi har i vor midlertidige Lastelinie-lov. Der er sket det i Sagen, at saa snart det kom til Ministeriets Kundskab, at den russiske Lov var udstedt, anmodede man den russiske Regering om at faa indledet Forhandlinger, som i Principet skulde gaa ud paa en fuldstændig Godkendelse af de danske Regler, derunder naturligvis indbefattet vore Regler om Dispensation. Det er vanskelig at vide, hvordan Sagen vil forløbe, men Ministeriet har altsaa straks skredet ind med det Formaal for Øje at faa de danske Regler godkendt i fuld Udstrækning. Der er ogsaa enkelte Ting i det, vi har faaet at vide derovre fra, som tyder paa, at det dog maaske ikke vil være helt uopnaaeligt.

Vedrørende Afsnittet **Transport af Kornladninger** udtalte

Sekretæren: Det er Bestyrelsen bekendt, at Soassuranceforeningerne i Svendborg og Marstal har udsendt et Cirkulære til Rederne og Skibsførerne og henledt deres Opmærksomhed paa Ønskeligheden af Foranstaltninger, der kan modvirke Havari ved Transport af Kornladninger.

I Anledning af Afsnittet **Kosthold m. m.** bemærkede

Sekretæren: Spørgsmaalet om Skibes Forsyning med Lægemidler har for nylig været for i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og man haaber at skulle opnaa ret betydelige Forbedringer i Bestemmelserne i den mugældende Bekendtgørelse, saaledes at Forholdet i det store og hele vil blive tilfredsstillende.

Med Hensyn til Afsnittet **Fyr og Vagere, Havneudgifter m. m.** udtalte

Sekretæren: Bestyrelsen har haft under Overvejelse en Henvendelse om Vagerne paa Ljushagen, Hvide



Hage, Skrams Flak og Avernako samt om Flytning af Vageren paa Omo Staalgrund, men har fundet, at ingen af disse Ting har videre Interesse for Sejlskibsfarten og er blevet enig om at sende Sagen videre til Fællesrepræsentationen uden nogen særlig Bemærkning.

I Anledning af Afsnittet om Lodsforhold udtalte

**Sekretæren:** Som det vil erindres var de Bestemmelser om Lodsning under Bugsering, der var udarbejdet af det derom nedsatte Udvalg, ikke medtaget i det af Marineministeren fremsatte Forslag til Ændringer i Lodsloven. I Folketinget blev der imidlertid tilføjet visse Bestemmelser, som, hvis Ministeren vil benytte dem, dog vil kunne bringe nogle Fremskridt fra den bestaaende Tilstand. Den ene af disse Bestemmelser lyder saaledes: «Ministeriet bemyndiges dog til forsøgsvis at indføre Lømpelser i Lodspligten under Bugsering, i alle Farvande for mindre Sejlskibe, og i bestemte Farvande eller Havne for visse Klasser af Skibe». Endvidere vedtoges en Tilføjeelse om, at Loven vil være at revidere inden 1. Januar 1915 blandt andet med det Formaal at indføre lidssvarende Bestemmelser angaaende Pligten til at tage Lods under Bugsering. Om Lødstaksterne udtaler Udvalget i sin Betænkning over Forslaget:

«Overfor Udvalget er det oplyst, at de gældende Lødstakster, særlig naar Rækker af Strækningstakster lægges sammen, kunne naa en Højde, der staar i det mest skrigende Modsætningsforhold til de af Fartøjerne indsejlede Fragtbløb. Udvalget har imidlertid ikke ment nu at kunne tage dette udviklede Forhold op til en endelig Løsning, og man indskrænker sig derfor til her at henstille til Ministeriet, at ogsaa Lødstaksterne tages op til Revision.»

Ligeledes udtaler Betænkningen, at Udvalget ikke stiller noget Forslag angaaende Lodsvesnets Henlæggelse under Ministeriet for Handel og Søfart, men henstiller, at Sagen tages op til grundig Overvejelse, og at Marineministeriet, indtil en eventuel Omlægning sker, som enstemmig ønsket af Forretningsudvalget for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hører Ministeriet for Handel og Søfart i Sager angaaende administrative Bestemmelser vedrørende Lødsier, Løds, Lødstakster, Lødslyng og lignende Forhold, før Afgørelser i disse Sager finder Sted.»

Endelig udtaler Udvalgets Flertal angaaende Spørgsmaalet om Lødsernes Statsansættelse, at det hverken ønsker at stille Forslag om Statsansættelse eller om Garanti for en vis Indtægt eller at henstille til Ministeriet at optage denne Sag til Løsning.

Til Afsnittet De internationale Søvejsregler bemærkede

**Sekretæren:** Med Hensyn til Art. 26 har Bestyrelsen besluttet, at den vil gøre Nabolandenes Sejlskibsfartforeninger opmærksom paa Dansk Sejlskibsfartforenings Standpunkt i denne Sag, nemlig, at Damptrawlere ikke bør have Vejret overfor Sejlskibe. Da Sejlskibenes Interesse i dette Spørgsmaal maa være den samme i disse Lande som hos os, formener man, at det er heldigt, at Sejlskibsfartforeningerne i Nabolandene kender vor Stilling til Sagen.

Til Afsnittet: Nautiske Publikationer bemærkede

**Sekretæren:** Jeg kan oplyse, at Ministeriet har tiltraadt de Ændringer, man har ønsket i Sokortarkivets Forslag, nemlig, at man i Sokortene bibeholder de misvisende Kompasser med Streginddeling, og at Kompasserne i Kortene gores tilstrækkelig tydelige.

Sluttelig udtalte **Sekretæren:**

Der har været Spørgsmaal om ny Mæglerartikler, gældende udenfor Kjøbenhavn, og Dansk Sejlskibsfartforening har indtaget det Standpunkt, at Skibsmæglermæglingen bør frigives, dog saaledes, at der til Udøvelsen af denne Næring maa løses almindelig Næringsadkomst hos vedkommende Magistrat eller Politimester,

og at i hvert Fald Forretningerne ved Skibenes Ind- og Udklarering frigives imod at løse almindeligt Borgerskab med Kendelse til Kommunekassen.

Jeg ved ikke, om det er de Herrer bekendt, hvorledes disse Klareringsforhold er under den nuværende Ordning. Jeg har faaet den Oplysning, at der intet er i Vejen for, at en Skibsfører giver en hvilken som helst hæderlig Mand Fuldmagt til at klarere sit Skib. Dette har jeg erfaret af en Skrivelse, som er gaaet gennem de øverste Kontorer indenfor Toldvesnet. Men hvis det nu ordnes saaledes, som Provinsmæglerens Forslag gaar ud paa: at kun de autoriserede Mæglere har Ret til at foretage Klarering, vil det betyde en Skærpeelse. Det synes, som om denne Sag ogsaa har været forhandlet indenfor Handelsstanden. Der siges, at man har forhandlet med Mæglerkorporationens Formand, og at Taksterne for Klareringsafgifterne er fastsat paa Grundlag af en Forhandling med en Sæmmenslutning af Dampskibsselskaber. Det synes jo lidt underligt, at man, naar man har forhandlet med den ene Gren af Skibsfarten, ikke ogsaa forhandler med den anden. Der siges, at Taksterne er i Hovedsagen de samme som for, men vort Ideal er at faa dem frigivet over det hele.

Navigationsskolebestyrer P. Hansen, Marstal: Jeg har haft Lejlighed til at se, at Spørgsmaalet om ny Mæglerartikler har været Genstand for Udtalelser fra Handelsforeningernes Side, og for saa vidt der er Tale om Børsmæglervirksomhed og lignende, forstaar jeg det godt, men jeg forstaar ikke, at de stedlige Handelsforeninger i Provinsbyerne, der som saadanne ikke repræsenterer den fjerneste Kundskab om Søfartsforhold, skulde være i Stand til i fjerneste Maade at virke retledende for, hvad der skulde være Normen for Ordningen af Skibsmæglerinstitutionen. Naar det Spørgsmaal overhovedet har været Genstand for Forhandling, havde det været naturligt, om Dansk Sejlskibsfartforening var bleven spurgt for Sejlskibsfartens Vedkommende. Jeg ved, at Marstal Handelsforening har haft Lejlighed til at udtale sig om Spørgsmaalet, og mig bekendt repræsenterer den som saadan ikke nogen som helst Kundskab om Søfartsforhold.

**Formanden:** Hr. Hansen har i Almindelighed ganske Ret i sin Betragtning, men jeg skal oplyse, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har haft det Spørgsmaal for, og jeg har i den Anledning været oppe i Grossererforeningen og forhandlet med den daværende Sekretær, nuværende Rigsdagsmand, om det, og saa vidt jeg kunde forstaa, var man der stemt for at lade Søfartens Interesser være afgørende i Spørgsmaalet.

**Sekretæren:** Jeg ved ikke, om jeg forstaar Hr. Navigationsskolebestyrer Hansens rigtigt, men det Forslag, som nu foreligger, har foreligget for Dansk Sejlskibsfartforening og har været droftet indenfor denne.

Navigationsskolebestyrer P. Hansen: Til en vis Grad, men jeg ved, at der officielt har været tilsendt den af mig nævnte Handelsforening en Skrivelse, hvori man udtaler sig om Erklæring paa et Omraade, hvor jeg mener, at den er inkompetent. Vi ved, at i en By som Marstal findes der ingen andre Mæglere end Skibsmæglere, og saa henvender man sig dog til en Forsamling af Købmand og spørger dem, hvad Fordringer man skal stille vedrørende Skibsmæglere. Er det ikke at stille Sagen paa Hovedet, naar vi har en Fællesrepræsentation som Organ for dansk Skibsfart? Hvis der paa højere Sted tillægges saadanne Erklæringer Grad af Betydning, har man gjort blodig Uret mod den Institution, som har faaet Lov til at udtale sig, nemlig ved at bitte dem ind, at det betyder noget, naar den udtaler sig om en Ting, den ikke kan have nogen Mening om, og heller ikke det synes jeg, man har Lov til.

Den næste Sag paa Dagsordenen var: Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for Skibsmægler J. C. Carlsen og Skibsfører C. V. Petersen, der afgaar efter Tur.

Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal: Jeg har udtalt saa vel overfor mine Kolleger i Bestyrelsen som overfor Kredsstyrelsen hjemme i Marstal, at jeg mener, jeg snart er for gammel til at modtage et Genvalg for 3 Aar. Saa hvis der var en yngre Mand med mere Arbejdskraft, der kunde træde til i mit Sted, vilde det vist være ljenligt for Foreningen. Men ellers er det en Selvfølge, at hvis man mener, jeg kan gøre nogen Nytte, er jeg villig til at tage imod Valget.

Skibsmægler H. A. Hansen, Thuro: Jeg tror, vi alle kan være enige om, at Skibsreder Carlsen har varetaget Foreningens Interesser paa bedste Maade, jeg vil derfor anbefale, at han genvalges.

Formanden: Ogsaa Bestyrelsen vil anbefale, at man genvalger Carlsen. Vi paa vor Side i Fællesrepresentationen vil meget nødig undvære Carlsen der. Bestyrelsen anbefaler ligeledes at genvalge Skibsreder C. V. Petersen.

De to afgaaende Medlemmer genvalgtes enstemmig.

Skibsreder J. C. Carlsen takkede for Valget og lovede at varetage Foreningens Interesser saa godt, han kunde.

Den næste Sag paa Dagsordenen var: Valg af 2 Revisorer i Stedet for Skibsreder R. S. Hansen og Skibsreder P. N. Harbye, der afgaar efter Tur.

Efter at Dirigenten havde meddelt, at de afgaaende Revisorer var villige til at modtage Genvalg, genvalgtes de enstemmig.

(Fortsættes.)

## Engelsk Søretsdom.

Den 25. Juni d. A. afsagde en Undersøgelses Domstol, som paa Foranledning af Board of Trade har behandlet den allerede her i Bladet omtalte Kollision mellem den engelske Dampet »Oceana«, af Peninsular and Oriental Steamship Navigation Co., og den tyske firemastede Bark »Pisagua« af Hamburg, sin Kendelse. Retten stadsfæstede i enhver Henseende Admiraltetsrettens Dom, der er faldet for nogen Tid siden, og som har lagt hele Skylden for Sammenstødet paa »Oceana«.

Om denne Søretssag skriver »Shipp. Gaz.« i en ledende Artikel den 26. Juni bl. a.: »Denne Dom er vistnok det sorgeligste Dokument, som det nogensinde har været »Shipping Gazette«s Pligt at trykke i Lobet af den lange Aarrække, i hvilken Bladet er udkommet. Rettens Formand har sikkert udtalt den almindelige Mening, naar han siger: »Retten er blevet grebet af en Følelse af Skuffelse, ja næsten af Mismod ved at se, at det fuldkomne System, som det nævnte store Dampskibsselskab mentes at have oparbejdet gennem mange Aars Erfaring i Passagertrafikken, har svigtet i det afgørende Øjeblik, under Omstændigheder, som ikke har været særlig vanskelige.« Det værste er dog, at dette fuldkomne System har svigtet paa ethvert Punkt, tilføjer Bladet. Skibets Navigation har vist sig at have været i høj Grad uforsvarlig (monstrous). Sytten Personer (elleve?) druknede, fordi Baadene blev betjent paa en skodesløs Maade, og fordi Skibets Officerer ikke var i Rapport med hinanden. Der var Baade nok til alle Mand, men de var tilfældigt nyttige under den Forvirring, som herskede, og fordi de ikke blev benyttet paa rette Maade. Nogle af Baadene var ogsaa af en tvivlsom Beskaffenhed. Der var Redningsveste til alle Mand, men nogle af dem blev taget saa forkert paa, at de, der bar dem, nødvendigvis maatte drukne, hvis de kom i Vandet. De, hvis Pligt det var at vaage over Passagerernes Velfærd, forlod deres Post eller gjorde sig skyldig i utilgelig Glemsomhed. For at sætte Kronen paa Værket tillod man Skibet at synke paa dybt Vand, skønt det uden Vanskelighed kunde være sat paa Stranden. Det behøves ikke

nojerere at undersøge Rettens Kendelse med Hensyn til Baade-Inspektionens overladiske Karakter, eller at henviser til dens hidende Bemærkninger om de Forhold, som herskede om Bord i »Oceana«, og som gjorde hurtige og samlede Anstrængelser for at redde Menneskeliv til en Umulighed. Det er tilstrækkeligt at sige, at Retten i denne Forbindelse fremhæver, at Tingene maa ordnes paa en hel anden Maade i Fremtiden, hvis man vil bevare det rejsende Publikums Tillid. I denne Udtalelse indeholdes i Grunden alt. Bladet tvivler ikke om, at det store Selskab i egen Interesse vil tage Lære af Tilfældet med »Oceana« og indføre saadanne Reforme, at en Gentagelse af saa sorgelige Ulykker praktisk talt bliver umulig.«

At selve Retssagen fremhæver vi følgende:

Retten udtaler, at »Oceana« sank omtrent Kl. 10 Fm. den 16. Marts, efter en Kollision med det tyske Skib »Pisagua«. Kollisionen blev forårsaget ved en fejl Maanøvre af 1ste Styrmand paa »Oceana«, idet han gjorde et Forsøg paa at vige af for Sejleren ved at gaa foran om den. Retten suspenderer derfor hans Certifikat i seks Maaneder.

Efter Kollisionen druknede der 17 Personer, ved at Redningsbaad Nr. 1 kæntrede. Denne Omstændighed maa i høj Grad tilskrives 1ste Styrmand, fordi han firede Baaden af, medens Skibet endnu gjorde Fart, og der end ikke var anbragt en Fangeline forefter. Retten udtaler derhos en alvorlig Misbilligelse baade overfor Kaptajnen og 1ste Styrmand, fordi de derefter har undladt at rælle passende Foranstaltninger for at redde de Personer, som ved denne Lejlighed faldt i Vandet. Ogsaa 3dje Styrmand maa dadelles herfor.

Om selve Kollisionen udtaler Retten:

Sejlskibet »Pisagua« og Dampskibet »Oceana« laa den 16. Marts Kl. c. 3,45 om Morgenen paa saadanne Kurser, at der var Fare for en Kollision i Overensstemmelse med de internationale Søvejsreglers Artikel 20. Under disse Forhold har »Oceana« ikke truffet passende Forholdsregler for at holde af for »Pisagua«, men forsøgte at gaa foran om den. Damperen hverken mindskede Fart, stoppede eller bakkede. Dersom den havde ændret sin Kurs for at passere Styrbord til Styrbord vilde disse Manøvrer ikke have behøvedes, og selv om de var blevet udført samtidig med, at Roret blev lagt Bagbord for at gaa foran om Sejlskibet, saa var Kollisionen alligevel ikke blevet undgaaet. »Oceana« undlod at give Lydsignaler i Overensstemmelse med Søvejsreglernes Artikel 28. »Pisagua« førte de Lanterner, som kræves i Folge Søvejsreglernes Artikel 5, og filmede viste den et Blus for at henlede Opmærksomheden paa sig, saaledes som det er tilladt i Søvejsreglernes Artikel 12. Der er temmelig sikre Vidnesbyrd for, at »Pisagua« holdt sin Kurs og Fart og for dens Vedkommende var der ingen tvingende Grund til at fravige Søvejsreglerne efter Artikel 27, ligesom der heller ikke forelaa Forsømmelse med Hensyn til til Artikel 29. Der blev holdt godt og passende Udkig om Bord i »Pisagua«. Det samme var Tilfældet fra »Oceana«s Bak, men derimod kunde dette ikke siges for 1ste og 2den Styrmands Vedkommende paa Broen.

»Pisagua« blev navigeret med sømandsmæssig Omhu, men dette var ikke Tilfældet med »Oceana«, der hidførte Kollisionen ved et fejlagtigt Forsøg paa at gaa foran om »Pisagua«. »Oceana«s Tab var vel en direkte Folge af Kollisionen, men deraf følger ikke, at det ikke havde været muligt at sætte Skibet paa Land paa et passende Sted Øst for Beachy Head, selv om det havde faaet en betydelig Skade, saa der senere kunde have været Udsigt til at hjerne det. (Skibet flød i syv Timer efter Kollisionen og indeholdt bl. a. 12 Millioner Kroner i Guld og Sølv).

Blandt de Ting, som Skibets Redningsbaade skulde have været forsynet med, horte et Par Smaaokser. Disse manglede imidlertid, som det synes paa Grund af Frygt for at faa dem stjaalet, naar Skibet laa i Havn, hvilken Frygt havde ført til den Praksis ikke at have dem i Baadene. Dette var i nærværende Tilfælde megt uheldigt,

da den Redningsbaad, som kæntrrede, rimeligvis kunde have været kappet løs fra sine Taljer, hvis der havde været en Økse i Baaden, og saaledes undgaaet Kæntringen.

Der fandtes 562 Redningsveste om Bord i Skibet, men ingen havde Idé om, hvorledes de skulde tages paa, selv Kaptajnen havde faaet sin forkeret paa, og en Steward havde anbragt en anden saa forkeret paa en Dame, at hendes Hoved ufejlbart var blevet holdt under Vandet, hvis hun havde været saa uheldig at komme deri med den paa. Der fandtes ogsaa 17 Redningskranse om Bord, hvoraf de fire var selvlysende, men ingen havde faaet Instruktioner med Hensyn til Brugen af disse Kranse. Hovmesteren, hvis Pligt det var at samle Passagererne til Baadene og lede deres Udskibning, var en af de første, der forlod Skibet, og dertil var Baadenes Bemanning utilstrækkelig. Hvis én eller flere af de selvlysende Redningskranse var blevet kastet ud til de Mennesker, som faldt i Vandet, da Redningsbaad Nr. 1 kæntrrede, vilde nogle af dem sikkert være blevet reddet, men hverken Officerer eller Mandskab tænkte paa at kaste Redningskranse ud. Det synes næsten som de i Vandet drivende Folk helt var blevet forglemt, tilføjer Rotten, idet en Kvartermester, som reddede sig ved at klatre op af en af Baadtaljerne fra den kæntrrede Baad, ikke meddelte nogen, at en Dame klamrede sig til denne, og Kaptajnen ikke en Gang spurgte om, hvorledes det gik disse ulykkelige Folk førend meget senere, da han var kommet over paa et andet Skib.

### Fragtmarkedet.

Det er os en Glæde at kunne berette, at Forholdene fremdeles ligger godt og lovende i alle Retninger. Markeder som Sortehavet, Azow og til dels U. S. har jo nu den stille Sæson, men i næste Maaned maa og skal Befragterne til at tænke alvorligt paa at tage Tonnage, og den vil efter alt at dømmes ikke blive billig. Allerede nu har de Følere ude for at sondere Terrænet, men Rederne er tilbageholdne. I Øjeblikket fragtes der i de foranvante Markeder kun ganske lidt, og kun for prompt Lastning, men trods det ringe Begær er Tonnage dog vanskelig at faa. La Plata tegner bedre pr. August end for en Uge siden, hvilket vil gøre det endnu vanskeligere for Bomuldsbefragterne fra Staterne at sikre sig Dampere, da disse, naar de gaar ballastet op fra Sydamerika eller fra Evropa, vil blive dyre. Kulfragterne fra Wales til River Plate er steget lidt i Ugens Løb, nemlig fra 19/6 à 20/ til 20/6 à 21/- for prompt Lastning. At man i U. S. er forberedt paa høje Efteraarsfragter fremgaar af en Befragtning af en meget stor dansk Baad pr. September—Oktober til 42/— fra Portland (Or.) eller Puget Sound til U. K. eller Kontinentet, Option 44/— Middelhavet. Dette er en meget fin Fragt. — Indien holder foreløbig igen med at fragte, da Købmændene vil se, hvorledes Situationen vil udvikle sig i Sortehavet, men de enkelte Juli Baade, som f. Eks. sidst sluttedes fra Kurrachee, har faaet bedre Rater end der betalles for en Uge siden. I Østersøen og Hvidehavet har Fragterne udviklet sig yderligere i Favor af Rederne. Der har været og er stadig en ualmindelig Rigdom paa Laster, og Raterne er bogstavelig stegende fra Dag til Dag. Ogsaa Kulfragterne er ganske fortrinlige, og efter alt at dømmes vil vi komme til at se endnu højere Fragter i August. Saavel den engelske som den tyske Regering har fragtet en Mængde Baade for Kultransporter til Flaaderne og har betalt udmærkede Rater pr. Dag, men Perioderne er heller ikke lange, nemlig kun c. et Par Uger. — Blandt effektive Befragtninger i den forløbne Uge skal vi nævne:

Østen. Ris Bassein/Yokohama 18/— pr. Juli (6,000). Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 19/9 à 20/—, Neapel 21/—, »net terms«, Juli.

Sortehavet etc. Korn Nicolajeff og/eller Kher-

son 10/9 London én Lastehavn, 11/— begge Lastehavne (5,200). Azow/Rotterdam 10/6 (5,300), Norge (ml. Bergen/Kristiania) 14/6 én Lossehavn, 14/9 to Lossehavne, 15/- tre Lossehavne (3,400), alle pr. prompt. Fra Sulina pr. 25. Juli—5. August 10/6 Antwerpen eller Rotterdam (5,800).

Middelhavet. Erts Karthagen/Rotterdam 6/6 (4,200), Genua/Stockton 8/3 (2,400), Hornillo/Glasgow 7/6 (5,000), Pomaron/Danzig 10/3 (1,750), 7/6 Seriphos/Rotterdam (3,700), alle med fri Despatch. Fra Bilbao betalles 6/6 til Rotterdam eller Middlesbro.

Nordamerika. Deals 52/6 fra Pugwash til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 53/9 à 55/- fra Miramichi. Kasseolje Filadelfia/Japan (to Havne) 25½ Cents (8,500 Tons Baad pr. August). Fra Savannah sluttedes et Par enkelte Baade til 42/6 U. K. eller Kontinentet pr. August, 46/3 pr. Oktober. Tommer fra Golfen 85/— Montrose og Aberdeen (stor Baad), 97/6 Belfast og Greenock, 155/— River Plate. Timecharter Tonnage i godt Begær Basis 5/- à 5/6 Rundtur fra Staterne til Vestindien og tilbage.

Sydamerika. Fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet 17/— O. C. (6 d. mindre direkte Havn), fra San Lorenzo Grænsen 18/—, prompt, og til Genua direkte betalles 18/6 (5,500), prompt.

Østersøen. For Korn fra Petersborg noteres 1/9. Hvedebasis London, 1/10½ Antwerpen, 2/- Dunkerque. En mindre Baad, ganske prompt, opnaaede 2/3 til Dunkerque. Kortprops til Østkyst Kulhavn c. 36/— pr. Favn, og for Pulpwood til Rotterdam belinges nu Mk. 31—32, til Rouen mindst Fres. 50. Til Terneuzen sluttedes et Par Baade til Fres. 41. Fra Kronstadt bydes c. Hfl. 19½ for D. B. B. til god hollandsk Havn, og til Hull 32/6 D. B. ⅓ Boards. Windau har mindre at byde paa i Øjeblikket, men sluttede sidst til Fres. 40½ D. B. Antwerpen (500—800), Fres. 41 Ostende (550). Libau er næsten ganske livløs, hvorimod Riga tog en Del Baade, bl. a. til c. 30/— à 31/— for skaaren Last til Østkyst Kulhavn, c. Hfl. 16 god hollandsk Havn, Fres. 40 Antwerpen, 42 Rouen. Fra Botten betalles bl. a. 35/— pr. Favn Kortprops Wiborg/Blyth (700 Fvn.), 45/— til Cardiff. Skaaren Last betalte Fres. 50 D. B. 2/3 Boards Haparanda (én Plads)/Calais, samme Rate Nederkalix (to Pladser)/Antwerpen, Hfl. 19 à 22 D. B. B. Finland/god hollandsk Havn, 40/— Uleåborg/Grimsby.

Hvidehavet. Fra Archangel bydes Fres. 75 D. B. B. til Ostende, men der kan sikkert faas mere. Til Grimsby betalles den udmærkede Rate 60/— for god Kombination. Fra Kovda og Archangel opnaaede en Baad paa c. 1,200 Stds. 62/6 til Manchester.

Kulfragterne. Fra Østkysten sluttedes til 6/3 à 6/9 Kronstadt, 6/6 Pernau, 6/6 à 7/- Kiel, 6/— à 6/3 Swinemünde, 6/— à 6/6 dansk Havn for c. 2,000 Tons Baade, 6/7½ à 7/3 for c. 1,200, 6/6 Hollenau, 11/6 à 12/— Genua, 12/3 Venedig (5,500), 12/— Aleksandria (3,500), 11/— Port Said (7,500), 22/— à 23/— Buenos Aires. Blandt Befragtningerne fra Cardiff eller Newport skal vi nævne: 6/9 Reval, 7/- Kronstadt, 9/— Lissabon (3,300), 12/6 à 13/— Sicilien, 12/— Piræus (3,400), 10/9 à 11/— Port Said, 13/— Colombo, 12/6 Bombay, 18/— Shanghai, 11/6 à 11/9 Las Palmas (3,000—3,500), 20/6 à 21/— River Plate, c. 18/6 Rio Janeiro.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles tilfredsstillende til gode Rater 55 à 59 Fres. fra Sydbotten eller Finskebugten til franske Kanalhavne, 40/— à 42/6 til Østengland, 42/6 à 45/— til Kanalhavne med tilsvarende Tillæg fra Norrbotten. Rusland er forholdsvis noget lavere, men udbyder flere Laster saavel for Træ som Korn. Tyskland noterer ligeledes nogle Kornlaster til

(Fortsættes Side 411.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m).

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegener og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1834. Vrag uskadeliggjort.** **Hanstholm VSV. Nordsean.** Vraget af Damperen »Pollux«, 10 Sm S. 67° V. fra Hanstholm Fyr, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 16 m. 57° 03' (00') N. Br. 8° 19' (30') V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 902. Kjøbenhavn 1912).

**1835. Kran borttaget.** **Randers Havn.** Randers-Fjord. Kattgat. Kranen ved Randers Havn er borttaget. Havnen: 56° 27½' N. Br. 10° 03' Ø. Lgd. (Havne-Lods, Side 114 og 115).

**1836. Søminevælsesplads afmærkes.** **Middelgrunds-Fort NØ. Midlertidig Inddrægning af Afmærkning af Søminekorpsets Øvelsesplads.** København. Sundet. Fra 25de August til 17de September 1912 udlægges Søminer til Øvelse i Sundet NØ. for Middelgrunds-Fort. Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlads, afmærkes saaledes:

1) Det NV-lige Hjørne med en grøn Lystonde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser, Lys 5 Sek., Mørke 2½ Sek. Tonden ligger 3500 m N. 44° Ø. fra Middelgrunds-Fort Fyr.

2) Det SV-lige Hjørne med en grøn Lystonde, der viser grønt Et-Lys hver 5 Sek., Lyn ½ Sek., Mørke 4½ Sek. Tonden ligger e. 3100 m N. 77° Ø. fra samme Fyr.

3) Det SØ-lige Hjørne med en grøn Tonde med grøn Ballon, der ligger e. 4100 m N. 71° Ø. fra samme Fyr.

4) Det NØ-lige Hjørne med en grøn Tonde med grøn Ballon, der ligger e. 4600 m N. 46° Ø. fra samme Fyr.

Øvelsespladsens N- og S-Side afmærkes desuden hver med 1 og Ø- og V-Siden hver med 2 Vagere med grøn Stage og grønt Flag.

Mellem Middelgrunds-Fort og den afmærkede Øvelsesplads udlægges Minekabler. Det er forudt at ankre i Farvandet mellem Øvelsespladsen og Middelgrunds-Fort.

Middelgrunds-Fort Fyr: 55° 43' 14" N. Br. 12° 40' 13" Ø. Lgd.  
Fra 20de August til den 20de September d. A. inddrages Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads, mellem og foran Mellemfort og Provsteen og Varselslyrene paa begge Forter stukkes. (Se Danske Lods, Side 299, Fyr-Fort. Nr. 229 og 231 samt »Efterretninger for Søfarende« Nr. 734, 1912). Omtrentlig Plads: 55° 41' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd.

**1837. Uddybningsarbejder. Advarsel.** **Fredericia. Lille-Bælt.** Indløbet til Fredericia Havn er under Udvidelse og under Uddybning. Muddermaskinen er i Virksomhed i Juli samt enkelte Gange i Løbet af Efteråret. Arbejdet antages at være indtil Decembris d. A. Man maa vise stor Forsigtighed ved Besølingen af Havnen i hele dette Tidrum. Havnefyret: 55° 33' 36" N. Br. 9° 45' 27" Ø. Lgd.

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**1838. Lystonde midlertidig ombyttet.** **Malmö. Sundet. Sværig.** Lystonden ved Yderenden af Indløbet til Malmö Havn er midlertidig ombyttet med en Lystonde, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys. 55° 37' 40" N. Br. 12° 59' 00" Ø. Lgd.

**1839. Afmærkning. Finland.** Farvandet fra Åbo til Lohi. Parasport og Utö Lods-Stationer er nu afmærket med de mest nødvendige Vagere, Kronlods faas paa de respektive Stationer. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049. Kjøbenhavn 1912).

**1840. »Plevna« Fyrskib atter udlagt.** **Bøttiske Bugt.** »Plevna« Fyrskib er atter udlagt. 65° 26' 12" N. Br. 24° 22' 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2515. Kjøbenhavn 1911).

modtage Telegrammer enten ved Flagsignaler eller ved Prajen. 51° 35' N. Br. 2° 36' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

**1862. Vrag borttaget.** **River Kumber.** England. Vraget, der laa 4 Sm N. 73° Ø. fra »Spurn« Fyrskib, er borttaget. 53° 35' 00" N. Br. 0° 20' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1624. Kjøbenhavn 1911).

#### IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**1863. Vrag borttaget.** **St. Ives Bay.** England. Vraget, der laa e. 5 Sm N. 63° V. fra Godrev Fyr, er borttaget. Fyret: 50° 16¼' N. Br. 5° 30¾' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 504. Kjøbenhavn 1911).

**1864. Lystonde permanent.** **Tuns Bank.** Lough Foyle. Irland N.-Kyst. Den sorte Lystonde, der viser rødt Et-Blink hver 3 Sek., paa NØ-Enden af Tuns Bank, 8,3 Kbl S. 85° Ø. fra Dunagree Point Ø-lige Fyr, er nu permanent. 55° 13¾' N. Br. 6° 54' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 304. Kjøbenhavn 1911).

#### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**1865. Vrag uskadelig.** **Kap Trafalgar SV. Spanien S.-Kyst.** Vraget af Damperen »Mar-tos«, der ligger i 7, Sm S. 54° V. fra Kap Trafalgar Fyr, er uskadeligt. Mindste Dybde over Vraget er 14½ m. 36° 06' 33" N. Br. 6° 09' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2093. Kjøbenhavn 1910).

**1866. Fyr slukket.** **Cap Vert.** Dakar. Fransk V.-Afrika. Fyret paa den V-lige Høj ved Cap Vert er slukket. Det ny Fyr vil ikke blive tændt for den 20de Juli d. A. 14° 43' 20" N. Br. 17° 30' 54" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1127. Kjøbenhavn 1912).

**1867. Beliggenhed.** **Cape Palmas.** Liberia. Afrika. Ifølge astronomiske Observationer ligger Cape Palmas e. 8 Sm V-ligere end angivet i engelske og tyske Kort. Pladsen i Kortene: 4° 22' N. Br. 7° 44' V. Lgd.

**1868. Ledemærket forsvundet.** **Brass River.** Gulf of Guinea. Det store, kendelige Mærket, 3, Kbl N. 52° V. fra Bar Baake ved Brass River, er forsvundet. 4° 17¼' N. Br. 6° 12½' Ø. Lgd.

**1869. Fyr forandret.** **Billingsgate Island.** **Wellfleet Harbor.** Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 1ste September 1912 forandres Billingsgate Island hvide, faste Fyr til et hvidt, ubevogret Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 8 Sek. 41° 18' N. Br. 70° 04' 10" V. Lgd.

**1870. Fyr tændt, midlertidigt Fyr slukket.** **Duck Island.** **Duck Island Roads.** **Long Island Sound.** Paa N-Enden af Bølgelyderen ved N-Enden af Duck Island, N. 5½° Ø. fra Duck Island N.-Punt og N. 64° fra Duck Island Bølgelyder Fyr, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Det midlertidige Fyr er nedlagt. 41° 15' 36" N. Br. 72° 28' 28" V. Lgd.

**1871. Klokketønde udlagt.** **Gangway Rock.** **Long Island Sound.** Gangway Rock Klokketønde 23 er udlagt i 7, m Vand ved Gangway Rock Spiritønde 23. 40° 51' 30" N. Br. 73° 44' 50" V. Lgd.

**1872. Klokketønde udlægges.** **Goff Point.** **Napeague Bay.** **Block Island Sound.** **New York.** Omtrent den 15de Juli 1912 udlægges Goff Point lodret stribede Klokketønde i 7, m Vand, N. 6° V. fra Goff Point og S. 84½° Ø. fra Cartwright Island højre Kant. Napeague Bay: 41° 04' N. Br. 72° 02' V. Lgd.

**1873. »Northeast End« Fyrskib ombyttes midlertidig.** **New Jersey.** Omtrent den 10de Juli 1912 ombyttes »Northeast End« Fyrskib Nr. 44 med Reservefyrskib Nr. 51, som viser rødt, fast Fyr paa Fortoppen og et hvidt, fast Fyr paa Stortoppen. Taage- og Undervands-Signaler er uforandret. 38° 57¾' N. Br. 74° 29½' V. Lgd.

**1874. Hindring rapporteret.** **»Winter Quarter Shoal« Fyrskib NØ.** Virginia. Den 18de Maj 1912 har en Bøgsrødder rørt ved en Hindring 5 Sm N. 27¼° Ø. fra »Winter Quarter Shoal« Fyrskib, og den 7de Juni d. A. har en anden Bøgsrødder rørt ved sandsynligvis samme Hindring. Fyrskibet: 37° 55' 25" N. Br. 74° 56' 22" V. Lgd.

**1875. Fyr tændt.** **Frys Beliggenhed.** **Dymer Creek.** **Fleets Bay.** Chesapeake Bay. Et hvidt, fast Fyr, Dymer Creek Entrance Fyr, er tændt ved Indløbet til Dymer Creek, N. 48° V. fra Windmill Point Fyr og N. fra North Point. Flammens Højde: 4, m. Rød Fyrbaake i 3, m Vand. 37° 39' 20" N. Br. 76° 19' 07" V. Lgd.

Dymer Creek Flats Fyr staar S. 37¼° V. fra Kanten af Bluff Point og N. 48° V. fra Kanten af Fleets Island. 37° 39' 45" N. Br. 76° 19' 40" V. Lgd.

1541. Sømærker udlagt. Kronstadt. Finke Bugt. Rusland. Lige overfor de 4 røde Spirtonder med rød opadvendt Kori, som ligger V. for Indløbslånderne paa N.-Siden af det dybe Farvand paa Kronstadt store Red, er udlagt 4 hvide Spirtonder med sort, nedadvendt Kori paa S.-Siden af det dybe Farvand. De 3 0-lige Spirtonder ligger i 9, m Vand, den fjerde i 11 m Vand. Indløbslånderne: 39° 39' 4" N. Br. 29° 41' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

1542. Oplysning om Lysvinkler. Michailov (Pissen). Riga Bugt. Gasterosen. Michailov hvide Fyr ved Landsbyen Pissen viser Et-Lyn fra S. 87° V. til N. 82° V., stærkt Lys ved Overgangen fra Lyn til fast Lys fra N. 82° V. til N. 80 1/2° V., fast Lys derfra til N. 60° V., 3 Lyn (2 korte og 1 lang) derfra til N. 40 1/2° V., fast Lys derfra til N. 27° V., Et-Lyn derfra til N. 12° Ø., fast Lys derfra til Kysten. 37° 35' 1/2" N. Br. 21° 58' 1/2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

1543. Oplysning om Ledelyr. Kajsar Alexander III Havn. Libau. Gøsterøen. Ved Siden af de gamle Taarne til Ledelyrene ved Indløbet til Kajsar Alexander III Havn er opført ny, hvide Gittertaarne med et Galleri. Holdt overet, leder de midt igennem Indløbet. Fyrenes Tandling vil blive nærmere bekendtgjort. Baglyret: e. 56° 33' N. Br. 21° 01' Ø. Lgd.

1544. Grund. Slæbepne. Feværn. Tyskland. En Jagt har fort Grundene e. 350 m Ø. fra Tønden ved Slæbepne. Stedet vil blive nærmere undersøgt. e. 54° 24' N. Br. 11° 19' 1/2" Ø. Lgd.

1545. Oplysning om Fyr. Kiel. Kieler Fjord. Det røde Lyslyr paa NY-Hjørnet af den store Flyvedok ved Kiel som ligger ud for SV-Enden af Værftet har en Flammeøjle af 2 m. Fyret staar paa 54° 19' 18" N. Br. 10° 08' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 961. Kjøbenhavn 1912).

### II. Kattegat og Skagerrak.

1546. Grund fundet. Gefveskær SØ. Gøteborg Skærgaard. Sverrig. En Grund med 7 m Vand er fundet paa 57° 39' 45" N. Br. 11° 46' 18" Ø. Lgd., e. 45 m SØ. Fra Gefveskær Fyr.

1547. Fyr forandres. Flaunden. Frierfjord. Norge. Naar Flaunden Fyr efter tændes, er det forandret til et hvidt, rodt og grønt Fyr med To-Formorkelser. Lyset er hvidt fra N. 51° V. til S. 86° V., fri S. om Midtformorkelsen; grønt derfra til S. 30° V., fri Ø. om Planta-skjælfen; rodt derfra til S. 66° Ø., centralt midt imellem Krabbenhøen og Strømtangen; grønt derfra til N. 76° Ø. Svarside: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rodt og 4 Sm for grønt Lys. I øvrigt uforandret. 39° 03' 15" N. Br. 9° 40' 30" Ø. Lgd.

1548. Fyr forandres. Skindstangen. Arundel. Naar Skindstangen Fyr efter tændes, or Lysgrensen mellem den N.-lige, hvide Lysvinkel og den røde Lysvinkel forandret fra S. 52° Ø. til S. 53° Ø. og naar fri V. om Østre Fladen og Strøtskjærgaard. Svarside: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rodt og 4 Sm for grønt Lys. 58° 31' 00" N. Br. 8° 57' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 1056. Kjøbenhavn 1912).

### III. Nordseen, Nordhavet og Hvide Hav.

1549. Fyr tændt og Fyr forandret. Norge. 1) Naar Høvsund Fyryge efter tændes, viser den grønt Lys fra S. 33° V. til N. 66° V., fri N. om 5 m Steinsgrunden; hvidt Lys derfra til N. 64° V., fri S. om Hornindskallen; rodt Lys derfra til N. 35° V., fri V. om Støben; grønt Lys derfra til N. 12° Ø., fri Ø. om Smusskallene; hvidt Lys derfra til N. 13° Ø., fri V. om Skjinnegrand; rodt Lys derfra til N. 43° Ø., fri Ø. om Skavningens; hvidt Lys derfra til S. 89° Ø. I øvrigt uforandret. 68° 20' 40" N. Br. 14° 05' 55" Ø. Lgd.

2) Naar Kvarnes Fyryge efter tændes, viser den følgende Lysvinkler: Grøn, hvid og rodt Lysvinkel som nu fra N. 85° V. til N. 57° Ø., fri N. om Kuten; Lyset er grønt derfra til N. 70° Ø., fri S. om 6 m Høgfjeldflua; hvidt derfra til N. 73° Ø., fri N. om Einsteinen (Denne Lysgrense gaar over S.-Pynten af Kuten); rodt derfra til N. 78° Ø.; grønt derfra til N. 84° Ø. I øvrigt uforandret. 68° 20' 45" N. Br. 13° 58' 50" Ø. Lgd.

3) Naar Ankvik Fyryge efter tændes, er der indst følgende 3 Lysvinkler: En grøn fra N. 1° Ø. til N. 23° Ø., fri Ø. om Seikskjær; en hvid derfra til N. 41° Ø., fri V. om Tønskjærgaarden; en rød derfra til N. 31° Ø., hind over Kauneset. 66° 02' 30" N. Br. 12° 19' 05" Ø. Lgd.

4) Naar Treholmen Fyryge efter tændes, viser den hvidt Lys fra S. 30° V. til S. 30° Ø., fri V. om Seisholmen; grønt Lys derfra til N. 11° V., de øvrige Lysvinkler er uforandret. 63° 55' 55" N. Br. 12° 11' 45" Ø. Lgd.

6 m. Svarside: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rodt og 4 Sm for grønt Lys. 64° 20' 10" N. Br. 10° 21' 30" Ø. Lgd.

5) Naar Svægesund Fyryge efter tændes, viser den hvidt Lys fra N. 74° V. til N. 66° V., fri S. om Krankungen; rodt Lys derfra til N. 31° V., fri Ø. om gamle Jakob; hvidt Lys derfra til N. 46° Ø. Svarside: 7 Sm for hvidt og 4 1/2 Sm for rodt Lys. I øvrigt uforandret. 69° 06' 45" N. Br. 7° 36' 10" Ø. Lgd.

7) I Storfløden er tændt en Fyryge, Søveløinen, der viser hvidt, rodt og grønt Lys med En-Formorkelser. Lyset er grønt fra N. 39° V., over Breiviklandet, til N. 56° V., fri S. om Korrelsholmen og fri N. om Kroppen; rodt derfra til N. 64° V., fri S. om Kroppen; hvidt derfra til S. 64° Ø., fri N. om Koblenes; rodt derfra til N. 87° Ø., fri N. om Bekorskjærene; hvidt derfra til N. 76° Ø., fri S. om Løgnas; grønt derfra til N. 51° Ø. Flammens Højde: 10 m. Svarside: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rodt og 4 Sm for grønt Lys. 62° 11' 00" N. Br. 5° 36' 45" Ø. Lgd.

8) Naar Vaaen Fyryge efter tændes, viser den Lys med To-Formorkelser. 60° 22' 25" N. Br. 5° 48' 00" Ø. Lgd.

9) Naar Seokosen Fyryge efter tændes, viser den Lys med To-Formorkelser. 60° 47' 10" N. Br. 4° 48' 05" Ø. Lgd.

10) Naar Levrik Fyryge efter tændes, viser den hvidt Lys fra S. 38° V., fri Ø. om Eldøerne, til N. 88° Ø., fri S. om Hilde; rodt Lys derfra til N. 42° Ø., fri V. om Aasnauskjærene; hvidt Lys derfra til N. 36° Ø., fri Ø. om Hugin og Tveløerne; grønt Lys derfra til N. 10° Ø., fri V. om Lertli; hvidt Lys derfra til N. 1° V., fri Ø. om Store Gjørholmen. I øvrigt uforandret. 59° 46' 43" N. Br. 3° 33' 00" Ø. Lgd.

1550. Dybde paa Baae. Kongsfjord. Dybden paa Baaen, som i 1911 blev fundet i Indløbet til Kongsfjords Indre Havn, er 3 m. Baaen ligger e. 630 m S. 1/2° V. fra S.-Pynten af Landet ved Indre Havn. 70° 42' 40" N. Br. 29° 19' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 2525. Kjøbenhavn 1911).

1551. Grund rapporteret. Smittesjældene. Hinavy S. En Baa med 1. m Vand er rapporteret at ligge 70 å 80 m S. for Selungen Skær, det SØ-liggende af de snaa Skær Ø. for Formandsøen. Den vil blive undersøgt. Formandsøen: 68° 18' 1/2" N. Br. 15° 30' Ø. Lgd.

1552. Baa rapporteret. Maaefø. Bartsaa. En Baa med 2 m Vand er rapporteret at ligge e. 30 m Ø. for det lille Skær ved Maaefø Ø.-Pynt. 60° 32' 46" N. Br. 4° 49' 50" Ø. Lgd.

1553. Vrag. Amrunbank N. Tyskland. En Mast, der sandsynligvis er fast i Vraget af et Fiskekroge, er observeret i 3 Sm N. 13° Ø. fra »Amrunbank« Fyrskib, e. 54° 46' N. Br. 7° 38' Ø. Lgd.

1554. Vrag. »Weser« Fyrskib VNY. e. 2 Sm VNY fra »Weser« Fyrskib er observeret nogle Yngdele og 1 Mast, der tilsyneladende var fast i et Vrag. Fyrskibet: 39° 54' N. Br. 7° 49' 1/2" Ø. Lgd.

1555. Lystønde ombyttet med Fyrskib. Hurd N. Ems. Lystønden Hurd N. er ombyttet med et niemundet, rodt Fyrskib, mærket »Hurd N.«, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 3 Sek., Lys 3. Sek. Morke 1. Sek. Paa Årterskibet er et 4. m højt Klokketaarn. Klokken og Undervandsklokken giver Et-Slag hver 12 Sek. Begge Klokker er støjlig i Virksomhed. Fyrskibet har ingen Ankerlænke. 59° 26' 41" N. Br. 6° 55' 07" Ø. Lgd.

1556. Tænde med Spejldretning efter udlagt. Wester-Ems. Holland. Andaviningstønden med Spejldretning ved Wester-Ems er efter udlagt og den sorte Baaklønne med Flag inddraget. 53° 38' N. Br. 6° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 924. Kjøbenhavn 1912).

**1576. Ledebaaker opført, Skidaway Narrows, Georgia.** For at afmærke de gravede Løb i Skidaway Narrows er der opført 10 Sæt Ledebaaker. 1) Sæt Nr. 1. Forbaaken:  $31^{\circ} 57' 58''$  N. Br.  $81^{\circ} 03' 39''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $174$  m S.  $70^{\circ} 5'$  fra Forbaaken. 2) Sæt Nr. 2. Forbaaken:  $31^{\circ} 57' 52''$  N. Br.  $81^{\circ} 03' 33''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $128$  m S.  $15^{\circ} 0'$  fra Forbaaken. 3) Sæt Nr. 3. Forbaaken:  $31^{\circ} 57' 47''$  N. Br.  $81^{\circ} 03' 32''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $182$  m S.  $4\frac{1}{4}^{\circ}$  fra Forbaaken. 4) Sæt Nr. 4. Forbaaken:  $31^{\circ} 57' 39''$  N. Br.  $81^{\circ} 03' 24''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $228$  m S.  $31^{\circ} 0'$  fra Forbaaken. 5) Sæt Nr. 5. Forbaaken:  $31^{\circ} 57' 32''$  N. Br.  $81^{\circ} 03' 29''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $155$  m S.  $15\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Forbaaken. 6) Sæt Nr. 6. Forbaaken:  $31^{\circ} 57' 30''$  N. Br.  $81^{\circ} 03' 40''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $182$  m S.  $61^{\circ} 0'$  fra Forbaaken. 7) Sæt Nr. 7. Forbaaken:  $31^{\circ} 57' 24''$  N. Br.  $81^{\circ} 03' 41''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $155$  m S.  $25^{\circ} 0'$  fra Forbaaken. 8) Sæt Nr. 8. Forbaaken:  $31^{\circ} 57' 20''$  N. Br.  $81^{\circ} 03' 40''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $91$  m S.  $6^{\circ} 0'$  fra Forbaaken. 9) Sæt Nr. 9. Forbaaken:  $31^{\circ} 56' 37''$  N. Br.  $81^{\circ} 04' 30''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $182$  m S.  $55\frac{1}{4}^{\circ}$  fra Forbaaken. 10) Sæt Nr. 10. Forbaaken:  $31^{\circ} 56' 40''$  N. Br.  $81^{\circ} 04' 47''$  V. Lgd. Bagbaaken:  $128$  m S.  $87\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Forbaaken.

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**1577. Afmærkning forødes, Main Channel, Tampa Bay, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika.** I Løbet af en nær Fremtid vil der blive gjort følgende Forandringer i Almærkningen af Main Channel, Tampa Bay: 1) Mullet Key Mid-Channel lodret stribede Spidstønde udlægges i e. 9; m Vand, N.  $53\frac{1}{2}^{\circ}$  0. fra Southwest Channel Fyr og N.  $83\frac{1}{2}^{\circ}$  0. fra Egnmont Key Fyr. 2) Channel Stumpstønde 1 B udlægges i e. 8; m Vand paa V.-Siden af S.-Enden af Cut B, N.  $10\frac{1}{2}^{\circ}$  0. fra Terrace Point Fyr og N.  $85^{\circ}$  0. fra Mullet Key Shoal Fyr. 3) Channel Spidstønde 2 B udlægges i e.  $7^{\circ}$  m Vand, paa den 0.-lige Banke af Cut B, e. 1 Sin fra S.-Enden af Gemeengravingen, S.  $5\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Point Pinelos Fyr og S.  $51\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Indian Hill Baake. 4) Channel Spidstønde 4 B udlægges i e.  $7^{\circ}$  m Vand, paa den 0.-lige Banke af Cut B, ca. 2 Sin fra S.-Enden af Gemeengravingen. 5) Channel Spidstønde 6 B udlægges i e.  $7^{\circ}$  m Vand 0. fra Point Pinelos Fyr. 6) South Entrance lodret stribede Stumpstønde inddrages. 7) Channel Stumpstønde 3 F flyttes e. 305 m N. i og udlægges i e.  $7^{\circ}$  m Vand, S.  $2^{\circ}$  V. fra Cut F Forfyr og S.  $64\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Hillsboro Bay Fyr 2. 8) Sixteen-foot Shoal Spidstønde 10 udlægges i e.  $7^{\circ}$  m Vand, S.  $64\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Hillsboro Bay Fyr 2 og S.  $50\frac{1}{2}^{\circ}$  0. fra Cut E Bagfyr. Egnmont Key Fyr:  $27^{\circ} 36' 04''$  N. Br.  $82^{\circ} 45' 40''$  V. Lgd.

**1578. Fyr odelagt, Cape Gracias á Dios, Nicaragua.** Cape Gracias á Dios Fyr er odelagt.  $15^{\circ} 00' 04''$  N. Br.  $83^{\circ} 09' 22''$  V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1296. Kjøbenhavn 1912).

**1579. Fyr tændes, Brandou Point, St. Lucia S.-Kyst.** I Begyndelsen af Juli 1912 vil der paa Brandou Point blive tændt et hvidt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0; Sek., Morke 4; Sek. Det lyser fra N.  $41^{\circ} 0'$  gennem 0. S. og V. til N.  $82^{\circ} 0'$  V. Synsvidde:  $15$  Sm. c.  $13^{\circ}$  43' N. Br.  $60^{\circ} 37' 04''$  V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1580. Fyr forandret, Reale, Asinara, Sardinien N.-Kyst.** Det midlertidige grønne, faste Fyr paa den N.-lige Del af Reale Grund er forandret til et permanent hvidt, fast Fyr. Synsvidde:  $10$  Sm. Reale: c.  $41^{\circ} 03'$  N. Br.  $8^{\circ} 18'$  0. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1449. Kjøbenhavn 1912).

**1581. Fyr forandret, Porto di Portofino, Italien V.-Kyst.** 1) Det hvide, faste Fyr paa Karantæneanstalten er forandret til et grønt, fast Fyr.  $44^{\circ} 18' 00''$  N. Br.  $9^{\circ} 13' 35''$  0. Lgd. 2) Det hvide, faste Fyr paa Isotto Skær er forandret til et rødt, fast Fyr. 3) Det røde, faste Fyr paa Molen i Bunden af Havnen er forandret til et hvidt, fast Fyr.

**1582. Forandring af Fyr opsat, Licata, Sicilien S.-Kyst.** Det røde, faste Fyr paa Hovelet af V.-Molen ved Licata Havn er endnu ikke forandret; Forandringen er opsat indtil videre. Licata: c.  $37^{\circ} 05\frac{1}{2}'$  N. Br.  $13^{\circ} 56\frac{1}{2}'$  0. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1523. Kjøbenhavn 1912).

**1583. Bifyr tændt, Palumbo, Trapani, Sicilien V.-Kyst.** I et Vindu i Taarnet til Palumbo Fyr er tændt et rødt, fast Bifyr, der lyser fra N.  $49^{\circ}$  V. til N.  $4^{\circ}$  V. over de 3 Puller paa Ballata Grund.  $38^{\circ} 00' 41''$  N. Br.  $12^{\circ} 29' 22''$  0. Lgd.

**1584. Uddybningsarbejder, Marsala, Sicilien V.-Kyst.** En Sluddermaskine arbejder i Indløbet til Marsala Havn, i Forbindelseslinien mellem de 2 Moleloveider. Om Natten, naar Vejret tillader det, forløjer Maskinen ved V.-Molen og viser 1 rød Lanterne over 1 hvid, i daar-

franske og engelske Havne til ret antagelige Rater. Vest-sverig og Østnorge ligger ligeledes gunstig med en Del Trae- og Islaster til ret gode Rater, men Islaster er paa Grund af den varme Aarstid uden Interesse.

Returfragter Vestfra er ligeledes fremme i større Antal, specielt Kullaster til Rater 9 à 10 £ pr. Keel fra Øst-England til danske Havne, alt efter Størrelse og Losse-plads. Claylaster fra Kanalhavne er tilsvarende, saa at der overalt er Beskæftigelse nok for den iøvrigt ikke store fragtladige Tonnage.

Angaaende de mindre Skiibe har Fragtmarkedet siden sidste Beretning ingen store Forandringer at opvise: Forraadene af den gamle Host er paa det nærmeste udlømt, saa Nordtyskland har ikke overdrevent mange Kornladninger i Markedet: det er særlig Stolpemünde, Rügenwalde og til Dels Rostock, som i den Retning viser nogen Interesse. Lübeck er i Øjeblikket ret livlig og noterer til Aalborg for Gibs  $3\frac{3}{4}$  M., Raajern til Kjøbenhavn  $3\frac{1}{2}$  M.; enkelte Hvedeladninger til Kalmar, saaledes fra Wismar  $3\frac{1}{2}$  M. er ogsaa fremme; men iøvrigt mærker man Mæthed i Overgangsperioden fra den gamle til den ny Host, som man allerede venter færdig til Afskibning i Slutningen af denne Maaned. Sverig er lige fast, snarere fastere, bl. a. er sluttet Rønneby/Lübeck, Gødesten  $4\frac{1}{4}$  M., og til Stettin vil kunne gennentføres over  $3\frac{3}{4}$  M. Norge synes ogsaa bedre stemt og noterer for Feldspath til Stettin  $5\frac{1}{4}$  à  $5\frac{1}{2}$  M., og til Hamburg  $5\frac{3}{4}$  à 6 M. samt Bloksten Laurvig/Stettin  $5\frac{1}{2}$  à 6 M. Danmark har fra Provinserne saa godt som intel, i hvert Fald hvad Korn angaar; heller ikke Kjøbenhavn har haft særligt af Interesse i forrige Uge; der sluttedes Foderhvede til Horsens 14 Øre, Aalborg 15 Øre, Moss  $6\frac{1}{2}$  Kr., Hvede til Svendborg 12 Øre, Majs Stubbekjøbing 12 Øre.

## Dødsfald.

Vor kære Mand og Fader, Grosserer, Skibspro-vianteringshdl. **Th. Møller**, døde stille idag.

Kjøbenhavn, den 6. Juli 1912.

Paa Børns og egne Vegne

Anna Møller,  
f. Jensen.

Begravelsen foregaar fra Garnisons Kirke Torsdag d. 11. ds. Kl.  $1\frac{1}{2}$ .

## Havarier og Forlis.

Nordland, Dpsk. af Kjøbenhavn, der har været paa Grund i den finske Skærgaard, er ankommet hertil og indgaaet i Flydedokken for Reparation.

Holger Danske, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 5. ds. for Indgaaende hertil bleven paasejlet af engl. Dpsk. »Mongolia« og fik derved en Del ovenbords Skade. Ved Sammenstødet blev »Holger Danske« trængt ned med Kutteren »Nancy Bell« og Motorfartøjet »Schakale«, der begge tog Skade. »Mongolia« selv forblev ubeskudiget.



(Fortsættes Side 413.)

ligt Vejr gear den ind i Havnen. Man maa udvise stor Forsigtighed ved Besølingen. 370  
47 1/2° N. Br. 129° 26 1/2' Ø. Lgd.  
**1585. Tønder inddraget. Porto del Lido. Italien Ø-Kyst.** Tønden, som laa c. 2100 m  
NV. fra Fyret paa Molleovødet af den N.-lige Bolgebyrder ved Indløbet til Porto del Sido,  
og Tønden, som laa 485 m V. fra samme Fyr, er permanent inddraget. Fyret: 450 25 1/4' N.  
Br. 129° 26' Ø. Lgd.

**1586. Dybde paa Banker. Eiland Germaniak V. Inconrona Kanal. Østerrig-Ungarn.** Paa  
Banken V. for Øen Germaniak (Riff Germaniak), S. for Øen Skauj er mindste Dybde 1,5 m,  
10,7 Km N. 77° Ø. fra Riff Punta (0.0). 430 42' N. Br. 15° 27' Ø. Lgd.

**1587. Lys- og Føjtefælde inddraget. Constantza. Rumænien.** Lys- og Føjtefælde, som  
laa S. for Hovedet af Ø-Molen ved Constantza Havn, er inddraget. Indpaaenude Skibe maa om  
Dagen alvente Lødens Ankomst 1 Sm uden for Fyret paa Ø-Molen og om Natten maa de  
ankre 2 Sm fra Fyret og alvente Lødens, som kommer ud om Morgenen. 440 09 1/2' N. Br.  
28° 41' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1720. Kjøbenhavn 1911).

**1588. »Verbit« Fyrskip inddraget. Kherson Bay. Sorte Hav. Rusland.** »Verbit« Fyr-  
skib paa S-Siden af Lobet, 1,5 Sm S. 21° V. fra S-Spidsen af Cape Gauslav, er permanent ind-  
draget. 460 31 1/2' N. Br. 31° 37 1/2' Ø. Lgd.

**1589. Fyr tændt. Ak-Metschet Bugt. Sorte Hav.** I Stedet for den N.-lige Baake i Ak-  
Metschet Bugt er der opført et firkanet, gult Fyrtårn, hvortil der vises et hvidt, rødt og grønt  
Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,7 Sek. Lyset er erønt fra N.  
37° V. til N. 10° V.; svagt, hvidt derfra til N. 1° V.; stærkt hvidt derfra til N. 19 1/2° Ø.,  
mellem Revene paa Ø- og V-Siden af Bugten; svagt, hvidt derfra til N. 26 1/2° Ø.; rødt derfra til  
N. 33° Ø. c. 45° 30 1/2' N. Br. 32° 42' Ø. Lgd.  
**1590. Grunde. Kap Morgopulo—Kap Lankull. Sorte Hav.** 1) i 9 à 11 m Vand er fundet  
et Skær med 5,5 m Vand, 1215 m fra Kysten, paa 44° 49' 31" N. Br. 33° 32' 12" Ø. Lgd.  
2) I 11 m Vand er fundet et Skær med 7 m Vand, 1065 m fra Kysten, paa 44° 47' 49" N. Br.  
33° 31' 26" Ø. Lgd. 3) Paa 44° 48' 41" N. Br. 33° 31' 31" Ø. Lgd., 1650 m fra Kysten  
ligger en lille Stenbank med 8,2 à 9,1 m Vand; den strækker sig i SØ—NV-lig Retning og  
ligger i c. 12 1/2 m Vand.

**1591. Vrag afmærket. Berdjansk. Azovske Hav.** Vraget af Seflartofet »Delfin« paa  
Berdjansk Red ligger paa 46° 38' 18" N. Br. 36° 43' 20" Ø. Lgd. Paa V-Siden af Vraget  
er udmalt en hvid-sort Spirteude med Kugle.

**X. Asiens Ø-Kyst med Japan.**

**1592. Fyr tændes. Sumatra.** Folgende Fyr skal tændes:  
Paa V-Kysten: 1) Et hvidt Blinkfyr paa en Høj Ø. for Suabang-Baai. Synsvide: c. 20  
Sm. 2° 30' N. Br. 98° 25' Ø. Lgd. 2) Et rødt Blinkfyr paa Kystrevet V. for Tr. Babang.  
Synsvide: c. 6 Sm. 3) Et hvidt Blinkfyr paa Revet fra SØ-Pynten af Pandjang Kejlj. Syn-  
svide: c. 6 Sm. 4) Et rødt, fast Fyr ved Tr. Labang. Synsvide: 6 Sm. 5) Et hvidt Lynfyr  
paa den Ø-lige Høj paa Øen Sigatn. Synsvide: c. 27 Sm. 6° 07' S. Br. 98° 12' Ø. Lgd.  
Paa Ø-Kysten: 1) Et hvidt Blinkfyr paa den S-ligste Klippe S. for Øen Berhala. Syn-  
svide: c. 14 Sm. 0° 52' S. Br. 104° 24' Ø. Lgd.

**1593. Aftærkning forandret. Banka NB-Kyst.** 1) Den hvide Lystonde ved Føke-Rif er  
ombyttet med en hvid Spidsønde. 2) Den hvide Lystonde Ø. for Karang Merah er inddraget.  
20 01' S. Br. 106° 16' Ø. Lgd. 3) En sort Lystonde, der viser hvidt Lys med En-for-  
mærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er midlertidig udlagt paa SV-Kanten  
af Goat-Rif: 2° 12' 08" S. Br. 106° 28' 56" Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr.  
792. Kjøbenhavn 1912).

**1594. Tønde ombyttet med Lystønde. Cherbon. Java N-Kyst.** Den sorte Tønde S. for  
Cherbon Rev er nu ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser.  
6° 46' 00" S. Br. 108° 49' 40" Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 1218. Kjø-  
benhavn 1911).

**1595. Tønde ombyttes med Lystønde. Kleine Koebø-Rivier. Borneo V-Kyst.** Den sorte  
Stumpønde i Mundingen af Kleine Koebø-Rivier skal ombyttes med en sort Lystønde, der  
viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 0° 36' S.  
Br. 109° 19' Ø. Lgd.

**1596. Lystønde udlagt. Westeraarwater van Soerabaia. Java N-Kyst.** En sort Lystønde,  
der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt  
ved Uddybningsarbejderne ved Barren ud for Westeraarwater van Soerabaia. 6° 53' 25"  
S. Br. 112° 44' 22" Ø. Lgd.

**1597. Skær. Whampoa Channel (Front Raach). Canton. China.** I Whampoa Channel  
(Front Raach) er fundet et Skær med 1,5 m Vand, 7,5 Km S. 71° V., fra Ø-Pynten af Øen Kuper.  
c. 23° 06 1/4' N. Br. 119° 17 1/2' Ø. Lgd.

**1598. Skær. Cho Da Channel. Taitong Kang (Ping Yang Inlet). Korea (Chosen) V-Kyst.**  
I Cho Da Channel er fundet et Skær med 2,5 m Vand. c. 38° 30' N. Br. 124° 53' Ø. Lgd.  
**1599. Klippe findes el. Yoko Shima SY. Tokara (Jinsjoten) Islands. Kansen Shoto.**  
Japan. Den lille Klippe, 1 1/2 Sm S. 18° V. fra Yoko Shima V.-Pynt, findes ikke. 28° 46' 50"  
N. Br. 129° 00' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1113. Kjøbenhavn 1908).

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: reuel, ny Udgave; † anuleret; T: tilhæg.

- England, Juni 1912.
- Ireland, west coast. — Sligo and Killala bays.
- Africa, east coast. — Innamban river, Kiliman river.
- Africa, East coast. — Tugela river to Delgoa bay.
- Madagascar. — Plans on the north-east coast of Madagascar.
- China sea. — Harbours and anchorages on the Coast of Formosa.
- Arabian Sea. — Klor Kabli.
- Bay of Bengal. — Andrew bay to Calcuttas.
- Newfoundland. — Plans on the south coast of Newfoundland.
- Newfoundland. — Bay of Islands.
- Newfoundland. — Ishmus bay.
- Burma. — Chedun strat to Koronge island.
- Malacca Strait. — Singapore to Tioman island.

Holland, Juni 1912.  
Zeegat aan den Hoek van Holland. 1: 7,500.

Norge.  
Spitzbergen. Farvond og Ankerpladser paa Vest- og Nordkysten. 1) Forland  
SunDET—Kings Bay.—Cross Bay. 1: 200 000. 2) Blomstrand Hamm. 1: 25 000.  
3) Ferrier Hamm. 1: 25 000. 4) Farm Hamm. 1: 25 000. 5) Vulkan Hamm  
i Book Bay. 1: 25 000. 6) Green Harbour. 1: 100 000. 7) Hecla Hamm—  
Finnes Hamm i Green Harbour. 1: 25 000. 8) Norske Hamm paa Bjørneya.  
1: 25 000.

Tyskland.  
Nordsøehandbuch, weslicher Teil, 3 Auflage. 1912.  
Nautisches Jahrbuch für 1914.

N

198

218

2041

2041

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
bert, ank. London 8/7. — Alexandra, Nielsen, ank. Novorossisk  
2/7. — Algarve, Borries, ank. Cetta 8/7. — A. N. Hansen,  
Sørensen, ank. Havre 6/7. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. herfra  
5/7. — Antwerpen, Madsen, afg. Lissabon 8/7. — Arkansas,  
Petersen, afg. Boston 7/7. — Arno, Fischer, ank. Sandvik 6/7. —  
Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 2/7. — Beira, Lunge, ank.  
Turragona 7/7. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 9/7.  
— C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiania 9/7. — Christian  
IX, Mikkelsen, ank. London 1/7. — Dagmar, Bogvad, ank. Genua  
5/7. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 9/7. — Florida, Ander-  
sen, afg. Newcastle 21/6. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux  
1/7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 29/6. — Hen-  
gest, Munk, afg. herfra 9/7. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil  
8/7. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 2/7. — Jolan-  
tha, Rasmussen, ank. Königsberg 8/7. — Kasan, Mikkelsen, pass.  
Holtenua 7/7. — Kentucky, Andresen, afg. Newenstle 25/6. —  
Kiew, Jørgensen, pass. Holtenua 8/7. — Kursk, Wiencke, ank.  
Petersborg 3/7. — Loire, Craignou, afg. Dunkerque 9/7. —  
Louise, Larsen, ank. hertil 8/7. — Louisiana, Ørsted, afg.  
Kristiania 2/7. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Algier 5/7. —  
Minsk, Harder, afg. Riga 9/7. — Morso, Nellomanu, pass.  
Haustrholm 9/7. — Moskø, Jønsen, pass. Brunsbüttel 8/7. —  
Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 30/6. — Nordjylland,  
Soberg, ank. Antwerpen 2/7. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga  
9/7. — Odessa, pass. Holtenua 8/7. — Omsk, Jacobsen, afg.  
Hull 9/7. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 3/7. — Pennsyl-  
vania, Læssner, ank. Newcastle 4/7. — Perm, Gotthardt, pass.  
Holtenua 8/7. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 8/7. — Saga,  
Hansen, ank. Newenstle 9/7. — Saratov, ank. Liban 5/7. —  
Saxo, Müller, afg. Hull 8/7. — Seine, Le Dizes, pass. Bruns-  
büttel 9/7. — Texas, Clauson Knas, ank. Buenos Aires 22/6. —  
Thyra, Dam, afg. Trondhjem 9/7. — Tiber, Bech, ank. Peters-  
borg 6/7. — Tomsck, Wiberg, ank. Antwerpen 8/7. — Tula,  
Therkildsen, ank. Antwerpen 1/7. — United States, Gottsche,  
afg. New York 2/7. — Viking, Meyer, pass. Holtenua 6/7. —  
Tyr, Thaning, afg. herfra 9/7.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Saigon 7/7. for  
hjemg. — Samui afg. Sabang 1/7. for hjemg. — Bandon, afg.  
Middlesbro 8/7. for udg. — Pangan afg. Penang 9/7. for hjemg.  
— Esrom ank. London 17/6. for hjemg. — Ørkild ank. Penang  
7/7. for udg. — Arabien, pass. Perim 8/7. for hjemg. — Siam  
ank. Kobe 5/7. for udg. — Tranquebar, pass. Gibraltar 3/7.  
for udg. — Estonia, pass. Perim 29/6. for udg. — Cathay ank.  
Negapatam 27/6. for hjemg. — Chumpon afg. Funchall 7/7. for  
udg. — Indien afg. Port Said 7/7. for hjemg. — Kina afg.  
Madeira 20/6. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Demerara  
25/6. for udg. — St. Croix afg. Madeira 9/7. for udg. — St.  
Jan ank. Rotterdam 7/7. for hjemg.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Stettin 4/7. —  
Ekliptika, Hemmingsen, afg. Barbados 20/6. — Kronprin-  
sesse Louise, Gislason, afg. Sundsvall 7/7. — Svend, Schmidt,  
ank. Augusta 7/7. — Urania, Clausen, ank. Anberaa 3/7.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 6/7. —  
Kronprins Frederik, Andresen, afg. Sarpsborg 8/7. — Hol-  
land, Poulsen, ank. Middelfart 7/7. — England, Andersen, afg.  
Methil 7/7. — Rusland, Bennetsen, ank. Burntisland 7/7.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Rouen 6/7. — Mar-  
tha, Christensen, ank. South Dock 8/7. — Elna, Rathje, ank. North  
Shields 9/7. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 29/6. —  
Harriet, Larsen, afg. Archangel 6/7. — Dagny, Therkildsen,  
ank. Båtskärsväsk 6/7. — Simone, Møller, ank. Howden Dock 8/7.  
— Jeanne, Olsen, ank. Rouen 9/7. — Vera, Larsen, afg. Torneå  
5/7. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 8/7. — Annine, Leth,  
ank. Antwerpen 1/7. — Kamma, Löffler, ank. Archangel 5/7.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Zandam 7/7. — Ama-  
lienborg ank. Kalundborg 6/7. — Anna Mærsk afg. Peters-  
borg 5/7. — Brattingsborg afg. Rosario 16/6. — Borglum  
afg. Barcelona 5/7. — Chassio Mærsk ank. Kronstadt 6/7. —  
Dansborg ank. Cardiff 18/6. — Elsborg ank. Newcastle 6/7.  
— Esrom ank. London 18/6. — Flynderborg ank. Windau  
3/7. — Fredensborg pass. Kjøbenhavn 7/7. — Frederiks-  
borg ank. Pozzuoli 5/7. — Guldborg ank. Carloforte 3/7. —  
Gurre ank. Newcastle 28/6. — Hammershus pass. Kjøben-  
havn 7/7. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 5/7. — Hund-  
borg afg. Thamshavn 6/7. — Honeborg pass. Kjøbenhavn 6/7.  
— Jelling ank. Hamburg 4/7. — Jømsborg ank. Newport  
30/6. — Jungshoved pass. Gibraltar 6/7. — Jøgersborg  
afg. Danzig 5/7. — Kallundborg ank. Sarpsborg 4/7. —  
Kalo ank. Riga 1/7. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 2/7.  
— Kronborg afg. Las Palmas 22/6. — Lejre afg. Hamburg  
7/7. — Lilleborg ank. Methil 5/7. — Marselisborg ank.  
Barrow 27/6. — Næsborg ank. Dunkerque 30/6. — Peter  
Mærsk ank. Hull 6/7. — Randelsborg ank. Kronstadt 4/7.  
— Rosenborg afg. Kjøbenhavn 8/7. — Silkeborg pass. Kjø-  
benhavn 4/7. — Skanderborg pass. Brunsbüttel 4/7. —  
Skjoldborg afg. Bougie 3/7. — Skodsborg ank. Yxpila

4/7. — Spigerborg ank. Thamshavn 6/7. — Stegelborg  
afg. Archangel 5/7. — Stjerneborg afg. Genua 2/7. — Sø-  
borg ank. Barry 6/7. — Taarnborg ank. Windau 3/7. —  
Tuborg ank. Ymuiden 7/7. — Ulfsborg ank. Kjøbenhavn  
6/7. — Uranienborg afg. St. Louis du Rhone 4/7. — Vis-  
borg ank. West Hartlepool 5/7. — Vordingborg pass. Kjøben-  
havn 5/7. — Ørkild pass. Penang 7/7. — Eleonora Mærsk  
ank. Kristinestad 2/7.

**Dania.** Ely ank. Archangel 27/6. — Nelly, Clauson, afg.  
Räfsö 4/7. til Trångsund. — Fanny, Eriksen, pass. Kjøbenhavn  
5/7. for Hangö. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 1/7. for Ny-  
borg. — Alexy, Sørensen, pass. Haustrholm 4/7. for Gijon. —  
Dagny, Bang, ank. Rochefort 5/7. — Mury, Clausen, pass. Dun-  
geness 5/7. for Swansen.

**Rossia.** Generalkonsul Elisejeff ank. Kronstadt 3/7.

**Vulcan.** Vulcan, Høgstødt, afg. Riga 6/7. til Antwerpen.  
— London, Bom, ank. Hull 22/6. — Paris, Tholunder, ank.  
Methil 8/7. — Bryssel, Knas, afg. Kapørjebay 4/7. til Hull.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Hamburg 6/7. — Wien,  
Boeck-Hansen, afg. Lübeck 5/7. til Kuusiluoto. — Roma, v. Thuu,  
ank. Sarpsborg 5/7.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shu-  
koff, Brandt, afg. Petersborg 3/7. til Acton Grange. — Johan  
Siem, Nielsen, afg. Newcastle 6/7. til Kronstadt. — Harald  
Klitgaard, Rasmussen, ank. Blyth 8/7. — Russ, Petersen, ank.  
Rotterdam 25/6. — Vladimir Sawin, Carsteussen, ank. Peters-  
borg 5/7. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Methil 3/7.  
til Kronstadt. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Sarps-  
borg 5/7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank.  
Malmö 6/7. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 17/6. —  
Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 7/7. — Newa, Dahl,  
afg. Troon 6/7. til Pugwash.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Burntisland 8/7. — Skin-  
faxe, Faber, ank. Riga 3/7. — Rimfaxe, Westergaard, afg.  
Gjedsø 9/7. til Riga.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn  
8/7.

**Europa.** Frankrig, Friis, pass. Helsingør 8/7.

**Frem.** Austa, Bagger, pass. Holtenua 8/7. — Frøja, Niel-  
sen, ank. Harwich 9/7. — Vera, Thing, ank. Danzig 8/7.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Kiel 5/7. — Helene, Sørensen,  
ank. Rouen 8/7. — Sjølland, Svarrer, ank. Libau 7/7. —  
Agnete, Dam, afg. Danzig 6/7. — Hermia, Farup, afg. Kjø-  
benhavn 8/7. — Alice, Jørgensen, ank. Antwerpen 4/7.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersborg 9/7. — Ragu-  
hild, Schultz, ank. Rendsborg 8/7. — Valborg, Hansen, ank.  
Bordeaux 8/7. — Estrid, Hansen, ank. Windau 5/7. — Gun-  
hild, Hansen, ank. Burntisland 6/7.

**Vesterhavet.** Hebe, Gregersen, afg. Kjøbenhavn 9/7. til Kotka.  
— Nora, Lauritsen, ank. Valencia 9/7. — Gerda, Iversen, pass.  
Beachy Head 9/7. for Rotterdam. — Ellen, Hansen, pass. Hel-  
singer 8/7. for Barcelona. — Laura, Lund, afg. Stockholm 8/7.  
til Valencia. — Nerma, Degn, ank. Randers 8/7. — Cito, Jepsen,  
ank. Söderhamn 7/7. — Ulla, Hansen, pass. Helsingør 7/7. for  
Rabat. — Inger pass. Helsingør 7/7. for Barcelona. — Fylla,  
Brinch, ank. Aalborg 7/7. — Nexos, Sørensen, afg. Kristinestad  
6/7. til Valencia. — Rigmor, Uldall, ank. Casablanca 6/7. —  
Johanne, Thøgersen, ank. Valencia 6/7.

**Æra.** Enighedens, Jensen, ank. Grimsby 4/7. — Energi,  
Jensen, ank. Grangemouth 5/7. — Emanuel, Svane, ank. St.  
Malo 7/7. — Erindring, Nielsen, ank. Seabam Harbor 8/7.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Embla, Mikkelsen, ank. Wilhelmshavn 3/7. —  
Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 4/7. — Rotha,  
Hansen, ank. Faaborg 5/7. — Kamma, Fisker, ank. Leiths Red  
5/7. — Doris, Kobke, ank. Kjøbenhavn 4/7. — Erik, Hansen,  
ank. Wasa 5/7. — Flora, Sørensen, ank. Ferrol 4/7. — Anna  
Elisabeth, Larsen, ank. Kjøge 4/7. — Vonin, Larsen, ank.  
Ørebak 28/6. — Capella, Hansen, ank. Poole 5/7. — Acti-  
v, Mouritzen, ank. Fowey 4/7. — Peter, Hansen, ank. Naksø 4/7.  
— Magnet, Nielsen, ank. Wiborg 6/7. — J. Lotz, Hansen, ank.  
Kotka 5/7. — Constance, Hansen, ank. Gefte 5/7. — Anna,  
Fisker, ank. Shoreham 6/7. — Jørgen Ring, Jensen, ank.  
Claksham 6/7. — Casper, Hansen, ank. Wiborg 5/7. — Cim-  
bria, Larsen, ank. Solumbal 8/7. — Britannia, Rasmussen, ank.  
Lübeck 7/7. — Najaden, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 8/7. —  
Pampa, Jensen, Kragenus 7/7. — Solon, Rasch, ank. Antwerpen  
8/7. — London, Andersen, ank. Trepot 7/7. — Jens, Jørgensen,  
ank. Aalborg 7/7. — Delos, Andersen, ank. Brest 7/7. —  
Apollo, Nielsen, ank. Paimpoole 8/7. — Ellen Kirstine,  
Petersen, pass. Holtenua 7/7. — Gæva, Petersen, ank. Lorient 8/7.  
— Elisa, Andresen, ank. Alloo 8/7. — Confidence, Michæl-  
sen, ank. Odense 8/7. — Ignatz Breum, Lund, ank. Paludden  
8/7. — Lyø, Jensen, ank. Kjøbenhavn 9/7. — Newsky, Nielsen,  
ank. Randers 8/7. — Christian, Jørgensen, ank. Sables d'Oronne  
9/7.



**Ero.** Alf. Rasmussen, ank. Folkestone 2/7. — Caroline. Kock, Rasmussen, afg. St. Carlos 31/6. til Hamburg. — Karen, Alhertsen, ank. Randers 3/7. — Rota, Olsen, ank. Charlestown 2/7. — Aerial. Christensen, ank. Harwich 3/7. — Neptun, Skals, ank. Vejle 3/7. — Johanne. Hansen, ank. Ransgate 3/7. — Kianna. Christensen, ank. London 3/7. — Mars, Stegmann, ank. West Wemyss 3/7. — Herkules, Bager, ank. Halmstad 4/7. — Apollo, Alhertsen, ank. Swinemünde 4/7. — M. Hay, Petersen, ank. Middlesboro 3/7. — Freden, Christensen, ank. Blyth 4/7. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Lynnington Red 4/7. — Johanne. Eriksen, ank. Neksø 5/7. — Christiane, Petersen, ank. Faxe Ladeplads 6/7. — Amalia, Andersen, ank. Swinemünde 6/7. — Rise, Bager, er ank. Paysandu fra Rio Grande. — Esther. Fabricius, er afg. Santos til Pascagoula. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Kragerø 5/7. — Hebe, Clausen, ank. Burntisland 4/7. — Hekla, Hermansen, er ank. Cayeuxenaph. — Mariane, Petersen, ank. Stolpmünde 5/7. — Gloria, Fabricius, ank. Drobak 8/7. — Skandia, Fabricius, ank. Brahestad 7/7. — Arietis. Andersen, ank. Alcoa 7/7. — Merkur, Christensen, ank. Burntisland Red 8/7. — Yrsa, Hansen, afg. Bonavista 6/7. til Indian Trickle. — Diana, Hansen, ank. Poole 6/7. — Viking, Weber, ank. Aarhus 7/7. — Adjector, Kock, ank. Middelfart 7/7. — R. Fabricius, Hansen, ank. Cadiz 7/7. — Albertine, Madson, ank. Swinemünde 8/7. — Willi. Knudsen, ank. Torneå 8/7. — Valkyrien, Weber, ank. Stykkisholm 26/6. — Uranus, Fabricius, ank. Kjøbenhavn 7/7. — Vera, Thjellesen, afg. Cimbrisham 6/7. for Kemi. — Argus, Jensen, pass. Dungeness 4/7. vestg. for Carnarvon. — Amor, Hansen, afg. Douglas 4/7. til Dysart. — Nanna, Østermann, ank. Swinemünde 7/7.

### INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 11. Juli 1912. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Engelsk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

**VÆGGELUS.** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnidder dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496 „Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

### De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn  
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.  
Post-Adresse: Holmens Kanal 16. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4108.

### Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eff. f., St. Annaplads 19 & 21.

### T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

### Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.  
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.  
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

### A/S Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staalrandstougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

### Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.  
Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.  
**Frederik Hansen, Vejle.**

### Marstal

## Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

### DANSKE LLOYD,

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

### „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Overættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.  
Faaes i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Bleanorstellers Eff. f.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.  
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

### Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører I. Kuak Jensen.

Udgiven af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faaes paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

### Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegnor Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Proviinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

### Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrersekledler.

1 Mand renses bekvemt en Kedel med 80—100 Ror paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn, Georg Sørensen,  
Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads  
22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53.  
Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Hol-  
bergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47.  
Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amalie-  
gade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Tele-  
fon 6.

Randers. Chr. Laursen,  
fhv. Skibsfører. Autoriseret  
Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel  
Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's  
Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen  
(H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibs-  
ekvipering og Provianterings-  
forretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Ander-  
sen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde  
udføres.

Lanterner med Certifikat.

**Natsignaleringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Bilkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse  
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

**AXEL LUND** <sup>A|S</sup>  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

St Petersburg  
Tigr. „Hansencor“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

Tigr. „Hansencor“  
Cronstadt

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmægler, Dampskibsagenter  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristenaen.

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmægler  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 70,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutekär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand,  
Örnökildsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Heeksher & Søn's Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edevarne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers.

Tlf. 7898.

## Hill-Madsen<sup>o</sup>

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Jydsk Skibsekviperung  
og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detail.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Sæu. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibalevolarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventarie  
Mejlgade Nr. 28, ved Havnen.

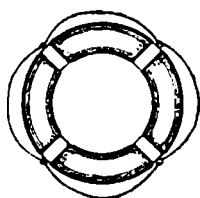
Overretsaagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

### Undervisning

i **Dansk** (Retsskrivning, Korresp.), **Tysk**, **Engelsk**,  
**Fransk.** For Sømænd, der opholder sig i København, eller  
regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer  
paa **Bendixens Kursus.** Torvegade 25, St.  
Tlf. **Byen 1925 x.**



## ROAR ROSING,

Vestervoldgade 92, København B.

**Redningsapparater**  
af Renhaar og Kapok.

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

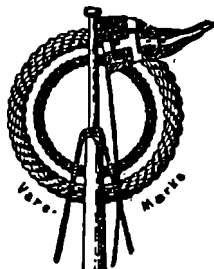
1ste Klassees Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## I Aalborg Havn

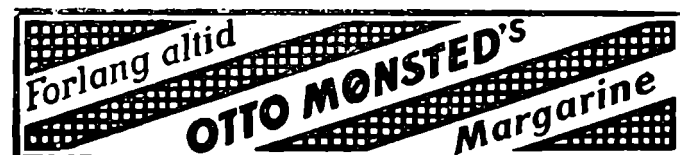
findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens  
Kontor.



## A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Juli 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Blakes Kedler  
 Higginsons sølvem. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manila - Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbæiter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarine, specielt præ-  
 pareret for Skibsbrug.  
 Fortrinlig, holdbar, stør-  
 farvet Kvalitet, leveres til  
 alle engelske og andre  
 evropæiske Havne ved  
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
 MONSTED**  
 (LIMITED)  
 SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als <b>DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon <b>5601</b> • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	---	---

**Kjøbenhavns  
 Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og  
 Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
 Væstervangsgade 25  
 Telf. 6138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
 St. Petersburg. Rusland.  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Cornelius Knudsen's**  
 Marine-  
 'Prisme-Kikkert  
 Sextanter — Kompasser  
 Kapt. Clausens  
 Kontrolldybemaaler.  
  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
 Undgaa Fejltagelse.

# Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
**Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlægg af enhver Størrelse og Art.**

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aak-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronse af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Stør: elser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2 Gymn.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

# NESTLÉ'S MELK

Aarslang erfaring for godhed og holdbarhed.  
 Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP.FABR. YANIA

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviassbyer.

Post Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviassbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviassbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

## Bugsering.

**Vejle Dampbaade** paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- og Bjærgningsmateriel. Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“. **Hans Smith.** Etableret 1850. Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

**Jærn- og Staalouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.

**Har De én Gang prøvet**

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46. 2. Træften Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
**ryger De aldrig andre.**

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar. Kapitajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.

Sorgensfrigade 1.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

**Nyhavn 53.**

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der

adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

## RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
**Ratin's Salgskontor,**  
 NyBæstergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

## Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“

Telefon 7262.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance Befragtning, Lloyd's Agent, Skibserederi, Hvalfangst

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg til-  
 hyde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 50 Kilo. . . 26-30 Kr.

Brun Sæbe — — — — — 28-36

Marsellesæbe pr. Kilo . . . . . 40-60 Øre

Endvidere findes altid paa Lager alle andre Sæber, specielt Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schenbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Tnga 1113.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
 betalinger besørges.

## Salg af

**Panserskibene „Gorm“ og „Odin“.**

Fra Orlogsværftet i København skal sælges Panserskibene „Gorm“ og „Odin“.

Nærmere Oplysninger kunne faas ved Henvendelse til Regnskabsvæsenets Ekspeditionskontor enten skriftlig eller personlig, i sidste Tilfælde hver Søndag i Tiden fra 11. Juli d. A. til 15. August d. A., begge Dage inklusive, mellem Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2, i hvilken Tid Skibene kunne seses.

Orlogsværftets Regnskabsvæsen, København C, Juli 1912.

Kjøbenhavn, d. 18. Juli 1912.

Vi har modtaget følgende:

Trælasterlinien. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har for nogen Tid siden tilskrevet Norsk Sejlskibsredereforening Kristiania, og Svensk Skeppsredereforening för Segelfartyg, Malmö, saaledes:

Som det vistnok vil være den ærede Forening bekendt, agter de tre nordiske Landes Regeringer at nedsætte en Kommission, der vil træde sammen i Kristiania i den allernærmeste Fremtid, for at drøfte Spørgsmaalet om Indførelsen af en for de tre nordiske Lande ensartet Trælasterlinie.

Foreningen har Aarsag til at mene, at de nugældende norske Trælasterlinie-Regler vil blive lagt til Grund for Kommissionens Arbejde, men da disse Regler kun tager Hensyn til Dampskibene, vil det kunne befrygtes, at Sejlskibene vil blive tilsidesat i dette Spørgsmaal og ikke komme til at deltage i det Gode, en Trælasterlinie, der tillader en dybere Nedlastning end Dyblasterlinien, ubestridelig vil være for en Mængde af vore mindre og nyere Sejlskibe.

Vi ser ingen rimelig Grund til en saadan Tilsidesættelse, thi de samme Argumenter, der for Dampskibenes Vedkommende anføres for Ønskeligheden af en særlig Trælasterlinie, kan ogsaa gøres gældende for Sejlskibene, ja, vi tror tilmed at i Henseende til Stabilitet vil en stor Del Sejlskibe mindst være paa Højde med Dampskibene.

Da vi har Grund til at mene, at lignende Forhold gør sig gældende indenfor Deres Lands Sejlskibsflaade, har vi tilladt os at henlede den ærede Forenings Opmærksomhed paa denne Sag og beder Dem ved Henvendelse til de paagældende Myndigheder fremholde dens Betydning, for at Spørgsmaalet om en Trælasterlinie for Sejlskibe kan blive fremdraget og behandlet indenfor Kommissionen.

Vi skal tilføje, at vi allerede i Aaret 1910, da Spørgsmaalet om Indførelsen af en ensartet Trælasterlinie for de tre nordiske Lande rejstes af »Nordisk Skibsredereforening«, Kristiania, har rettet en saadan Henvendelse til den danske Regering.

Som det vil være vore Læsere bekendt, er den i ovenstaaende Skrivelse nævnte Kongres afholdt for en Maanedstid siden. Forhandlingerne fra Kongressen er endnu ikke offentliggjort, men efter Forlydende blev der forhandlet om en Trælasterlinie for Sejlskibe.

Vi har modtaget følgende:

Søvejsreglernes Art. 26. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har tilstillet Norsk Sejlskibsredereforening, Kristiania, Svensk Skeppsredereforening för Segelfartyg, Malmö, og Verband Deutscher Küstenschiffer, Altona, følgende Skrivelse:

Af hoslagte Afskrift af en Skrivelse fra Nordisk Skibsredereforening vil den ærede Forening se, at der er en Bevægelse oppe i de nordiske Søfartskredse for at hidføre en mere bestemt Affattelse af Søvejsreglernes Art. 26, saaledes at ingen kan være i Tvivl om, hvorledes Forholdet er mellem Damprawlere, der fisker, og Sejlskibe med Hensyn til Vejret og Vigepligt.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har i en Skrivelse til Nordisk Skibsredereforening (jfr. Dansk Søfartstidende Nr. 39 for 24. Maj 1912), som ligeledes medfølger i Afskrift, fremsat sit Standpunkt i Spørgsmaalet, hvilket man har hævdet overfor den danske Regering, og herved har den Ære at gøre Dem bekendt med.

Da Sagen har en ganske betydelig Interesse for Sejlskibsfarten i Almindelighed, har man tilladt sig at henlede Deres Opmærksomhed derpaa og henstiller til den ærede Forening at tage den op til Overvejelse for at gennemføre en Revision af Søvejsreglernes Art. 26 i den af vor Forening paapegede Retning.

En dansk-tysk Overenskomst. Mellem Danmark og Tyskland er der truffet følgende Aftale om Tilkaldelse af Konsularembetsmænd ved Retshandlinger om Bord i Handelsskibe, der er hjemmehørende i det andet Land:

Naar der om Bord paa et dansk Handelsskib, der henligger i tysk Havn, eller om Bord paa et tysk Handelsskib, der befinder sig i en dansk Havn, skal foretages en Fogedforretning eller en Undersøgelse, Ransagning, Beslaglæggelse, Arrestation, Anholdelse, Afhøring, eller en anden Tvangsforanstaltning fra det Offentliges Side, samt naar en til det paagældende Skibs Besætning hørende Person i Land skal afhøres inden Retten eller af Politiet, bør den i vedkommende Havnsted eller paa en i Nærheden af denne værende Plads ansatte Konsularembetsmand for den Stat, til hvilken Skibet hører (Generalkonsul, Konsul, Vicekonsul, Konsulatagent), og under hvis Distrikt Havnestaden ligger, i Tide opfordres til at overvære Retshandlingen eller Afhøringen og eventuelt yde sin Bistand til Sagens Opklaring, dog bliver Handlingen at foretage uden Hensyn til, om den tilsagte Konsularembetsmand giver Møde.

I alle paatrængende Tilfælde, samt naar der er Spørgsmaal om Forfølgelse in continenti af en i det paagældende Land hjemmehørende Person, som dér gaar om Bord i et i det andet Land hjemmehørende Skib for at unddrage sig Forfølgning for Forbrydelser, Alimentsforpligtelser eller Gæld, træder en snarest mulig efter den paagældende Embedshandling foretagen Underretning om denne i Stedet for den omtalte foregaaende Anmeldelse til Konsulen.

Saa vel foregaaende Tilsigelse som efterfølgende Meddelelse til Konsulen er uforuden med Hensyn til Foretagelsen af saadanne frivillige Handlinger som Afgivelse af Søforklaringer samt med Hensyn til Besigtelser og Visitationer, der foretages af Toldvæsenet eller Sundhedspolitiet eller i Anledning af Opkrævning af Skibsafgifter.

Aftalen træder i Kraft 1. August d. A.

Vi har modtaget følgende:

Forhyringsvæsenet. I Dansk Søfartstidende Nr. 48, for 28. Juni d. A., ser jeg, at der er tilsendt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart en Skrivelse fra autoriserede Forhyringsagenter, i hvilken disse anmoder Repræsentationen om ved Sølovens Revision at virke hen til, at der indføres Paragraffer i Loven, som umuliggør det for andre Personer end de dertil autoriserede Agenter at drive Forhyringsvirksomhed indenfor Byernes Tolddistrikter. Dette kan se meget pænt ud, men er ofte ikke heldigt. Lad os se tilbage paa Forhyringsforholdene i Svendborg den Gang, da vi havde en autoriseret og en uautoriseret Forhyringsagent. Denne sidste er siden blevet autoriseret og er nu ene. Vi vilde sikkert den Gang have været uheldig stillet, dersom den autoriserede Agent havde været ene som nu. Grunden hertil er sikkert velkendt af Søfartsinteresserede og behøver derfor ikke at omtales. Det kan ogsaa let blive almindeligt i Provinserne, at Forhyringsagenterne driver anden Forretning ved Siden af deres egentlige Hverv, f. Eks. Søekvipering eller Kolonialhandel, hvad der ganske naturligt let kan allede Interessen fra dette.

Det er jo en kendt Sag, at Autoriteterne i Svendborg har gjort, hvad de formaede for kun at faa én Forhyringsagent dér, men det vilde sikkert være heldigt, om det kunde tillades, at der ogsaa var en uautoriseret. Jeg er overbevist om, at d'Hrr. Redere, ærede Kolleger og Somænd deler mine Anskuelse paa dette Punkt og tillader mig derfor at bede den højtærede Fællesrepræsentation om ved Sølovens Revision at virke hen til, at de autoriserede Agenter ikke opnaar et Monopol paa Forhyring, da et saadant absolut vil blive meget uheldigt for

alle Søfartsinteresserede. Samtidig tillader jeg mig at bede den højtærede Repræsentation at virke hen til, at de Forhyringsagenter, som ansættes, maa blive Mænd, der virkelig har sejlet til Søs.

Alloa, den 10. Juli 1912.

L. Andreasen,  
Fører af Skonnert »Elise« af Thuro.

Fra Nordisk Skibsrederforening har vi modtaget følgende:

Losning af Korn i Neapel og Torre Annunziata. Nordisk Skibsrederforening meddeler, at der om en Maanedes Tid ventes at ville ankomme en hel Del kornlastede Dampskibe til Neapel og Torre Annunziata, og da det under disse Omstændigheder er at befrygte, at Losningen vil komme til at foregaa efter Tur, bør Rederne sørge for, at det baade i Certeparfiet og Konnossementet klart bliver udtrykt, at Liggedagene skal regnes fra Ankomsten og skal vedblive at løbe, selv om Skibet maa vente paa Tørn. Dette gælder ogsaa for Dampskibe, som har Kontrakter med »berth terms« eller løbende Dage.

Sverigs største Tørdok, som er under Opførelse paa Malmø vestlige Havneomraade, er snart færdig. Den bliver, i Følge »Svensk Export«, en af de største i Skandinavien og frembyder et Arbejde af store Dimensioner. Ved Hjælp af store Fangedæmninger stænges Vandet ude, og indenfor disse graves der saa stort et Bassin, at Dampere paa 8,000 à 10,000 Tons vil kunne optages i det. Skånske Cementbolaget har udført det meste af Arbejdet for en Sum, der betydelig overstiger én Million Kroner. Dokken skal indvies om et Par Maanedes, og vil da kunne optage Dampere for Reparation. De svenske Trelleborg-Færger og Malmø-Dampfærgen, som nu maa gaa til Kjøbenhavn for Bundeftersyn og Maling, vil kunne optages i den ny Dok, naar den er færdig.

Dieselmotoren i England. Som Fortsættelse af en Afhandling af Dr. Rudolph Diesel om Dieselmotorer og deres industrielle Betydning, i Særdeleshed for Storbritannien, er der fremsat en Liste med Beskrivelse af de Motorskibe, der drives ved Dieselmotorer, og som er bygget før November 1911. Det samlede Antal er 304. (»The Engineer«.)

Panamakanalen. New York, den 11. Juli. Til »Tribune« telegraferes fra Washington, at England har anmodet Udenrigsministeriet om, at Senatet maa udsætte Drøftelsen af Lovforslaget angaaende Panamakanalen, til der er indløben en detaljeret Protest mod Forslaget, da dette anses for at være uvenligt overfor Englands Interesser og Rettigheder. Da Senatet endnu har mange Lovforslag foreliggende til Behandling, antages det, at Protesten kan komme Senatet i Hænde, inden Lovforslaget om Panamakanalen kommer til Behandling.

Statssekretær Knox har i Eftermiddag modtaget Englands formelle Note angaaende Panamakanal-Loven. Notens Tekst er ikke blevet offentliggjort, men i Statsdepartementet erklæres, at England mener, at amerikanske Skibes afgiftsfri Benyttelse af Panamakanalen eller Tilbagebetaling til dem af betalt Kanalafgift vil stride mod Hay-Pauncefote-Traktaten. En supplerende Note er undervejs.

I den Note, som England har tilstillet De forenede Stater angaaende Panamakanalen, nedlægges der bl. a. Protest mod den foreslaede Bestemmelse om, at Skibe, der ejes af Jernbaneselskaber, ikke maa benytte Kanalen.

Denne Bestemmelse vil være til Skade for den store Canadian Pacific-Jernbanelinie og andre kanadiske Jernbaner. (»Ritz. Bur.«)

Panama-Kanalen og Skibsfarten. I Beretninger om Panama-Kanalen fremhæves det i Reglen, hvilken umaadelig Betydning denne vil faa for Skibsfartens Udvikling. Dette er sandsynligt nok, — den vil med Tiden utvivlsomt blive til Gavn for Skibsfarten ved at skabe Vilkaar for ny Virksomhed, men Frugterne kommer ikke straks. Til en Begyndelse vil den sandsynligvis kun skade. Den Tidsvinding, som Farten gennem Kanalen repræsenterer, vil foraarsage en forholdsvis Formindskelse i Tonnagebehovet, og det kan umulig blive til Fordel for Skibsfarten. (Norg. Hand. og Sjøft.)

Drivende Jernbøje. Kaptajn I. P. Jørgensen, Fører af S/S »Halldan« af Kjøbenhavn, meddeler, at han den 11. Juli Morgen Kl. 6. 4 Sømil NNØ. for Outer Gabbard Fyrskib i Nordsøen har passeret en drivende Jernbøje c. 10—12 Fod lang med flade Endestykker. Paa Siderne svære Bjælker og Kæder. Bøjen ligger meget farlig for Skibsfarten.

Sømandsstrejken i Frankrig. Marseille, 12. Juli. De indskrevne Sømands Strejke kan snart betragtes som endt: flere Dampere afgaar i Dag eller i Morgen med det sædvanlige Mandskab.

(Ritz. Bur.)

Strejkerne i England. London, 16. Juli. Havnearbejderne i Liverpool har besluttet at genoptage Arbejdet i Morgen.

(Ritz. Bur.)

Udnævnelse. Konstitueret Departementschef, Fuldmægtig og Ekspeditionssekretær i Ministeriet for Handel og Søfart Gunni Busck-Nielsen, er under 13. ds. udnævnt til Departementschef i Ministeriet for Handel og Søfart.

Det finske Lodsvesen. St. Petersburg, den 11. Juli. Ministerraadet har afvist den finske Landdags Protest mod, at det finske Lodsvesen er blevet henlagt under det russiske Marineministerium.

(»Ritz. Bur.«)

St. Thomas Havn. Prins Valdemar overlager i Følge »København« Ærespræsidiat i det ny Aktieselskab, som skal dannes for at udnytte Koncessionen paa Udvidelsen af St. Thomas Havn.

En sartet Sejlhastighed. Et interessant Eksempel paa ensartet Sejlads er fornylig forefaldet ved de to tyske firemastede Barkskibe »Willy Rickmers« og »Nomia« Sejlads rundt Kap Horn. Det sidste, et Skib paa 1,921 Netto Reg.-Tons, sejlede fra Cardiff den 11. November f. A. til Mexillones paa Sydamerikas Vestkyst. »Willy Rickmers«, der er 1,968 Netto Reg.-Tons, afgik fra Swansea den 7. November, men forlod dog ikke Swansea Red førend den 17. November, bestemt til samme Vestkyst-Havn. Et Telegram fra Mexillones, dateret 7. Februar, melder begge Skibes Ankomst dertil. »Willy Rickmers« har fuldført Rejsen fra Swansea Red i den ret gode Tid af 82 Dage, og begge har gjort det bedre end et andet stort, tysk Skib

»Alsterkamp«, som forlod Swansea den 28. Oktober, og som først er ankommet til Antofagasta, en Vestkyst-Havn i Nærheden af Mexillones, et Par Dage efter, at de to andre Skibe havde naaet denne Havn. (»Shipp. Gaz.«)

London's Udvikling i Tal. I en fornylig udgivet omfangsrig Beretning bliver der gjort nøje og udførlig Rede for Udfaldet af den sidste store engelske Folketælling. De i denne tjenstlige Beretning indeholdte Tal giver tillige et lærerigt Billede af London's Udvikling, der efter en stedse voksende Maalestok optager Storbritanniens Landbefolkning. Endnu i Aaret 1801 talte man i det egentlige London kun 959,310 Indbyggere, i 1901 var Tallet vokset til ikke mindre end 4,536,267. Ligesom i andre Størsteder sker der lidt efter lidt en Udvan- dring fra den indre By. City. Byens Centrum bliver mere og mere til et Forretningskvarter, og Beboerne drager ud til Forstæderne. Saaledes viste den sidste Folketælling kun 4,522,961 Indbyggere i det indre London, 13,306 Per- soner mindre end i Aaret 1901. Derimod havde Stor- london i 1910 ikke mindre end 7,252,963 Indbyggere eller 671,561 Personer mere end i Aaret 1901. I 110 Aar er London's Indvaanertal vokset  $7\frac{1}{2}$  Gange det Tal, den havde ved dette Tidsafsnits Begyndelse.

Ugandas Bomuldsproduktion har i de senere Aar udviklet sig overraskende hurtigt. Det er først i Aarene 1904—05, at Bomuldsdyrkingen er blevet paa- begyndt Nord for Victoriasøen, meget senere end i tysk Østafrika, hvorfra man allerede begyndte at udføre Bom- uld i Aaret 1902. Men Englænderne har anvendt Tiden godt og drevet denne Avl saa rationelt, at der i Aaret 1910 allerede kunde udføres 9,900 Baller Bomuld til en Værdi af 150,000 £. Tysk Østafrikas Bomuldseksport udgjorde det samme Aar kun 2,077 Baller.

Englændernes Held maa dels tilskrives en god Orga- nisation af Regeringens Understøttelse af denne Avl og dels den Kendsgerning, at de har forstaaet at interessere de Indfødte for Sagen. Bomuldsavl i Uganda er nu helt og holdent i de Indfødtes Hænder, medens Regerin- gen dog forbeholder sig at levere den nødvendige Udsæd til Avlen for at sikre sig en god og ensartet Kvalitet. Den Sort, som mest dyrkes, er amerikansk Bomuld, som dog i Uganda frembringer længere Fibrer end i sit Hjemland. (»Svensk Export«.)

Skibbyggeriet i Japan. Det Antal Skibe under Bygning i Japan, som kan regne med Statssubvention, i Følge Lov om Subvention til Skibbygningsindustrien, er for Tiden 10 med en Tonnage af 49,500 Tons, skriver »Svensk Export«. Disse er Skibe, som maa have en Mi- nimumsstørrelse af 1,000 Tons og en Fart af 10 Knob, samt endvidere Skibe, som er i Regeringens Tjeneste. Til den første Kategori hører fire Dampere, som bygges til Selskabet Nippon Yusen Kaisha. Det andet store Dampskibsselskab Toyo Kisen Kaisha, Smertens- barnet blandt alle japanske Rederier, kan nu for Tiden efter Fuldførelsen af tre store Dampere paa 1,300 Tons ikke tænke paa flere Nybygninger. Derimod opsamler Nippon Yusen Kaisha allerede nu en Reservefond til Byg- ning af ny Kæmpedampere efter Panama-Kanalens Fuld- førelse, og sørger ved fornuftige Afskrivninger for sit Skibsmateriels Fornyelse. De fire Skibe, som Selskabet har under Bygning, maaler henholdsvis 10,500 og 9,350 Tons for Evroparuten, samt to paa 6,200 Tons for Ame- rikaruten. Den japanske Jernbanebestyrelse bygger to Baade paa 3,000 Tons hver, for Ruten Fusanoseki (Ko- rea)—Shimonoseki.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsula- terne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Den næste Sag paa Dagsordenen var: Forslag fra Bestyrelsen om: a) Kontingentforhøjelse, Lovens § 4. b) Stemmeretten, Lovens § 9. c) For- andring af Tiden for Generalforsamlingens Afholdelse, Lovens § 10. d) At Udtryk- ket »14 Dage« forandres til 3 Uger, Lovens § 10.

Forslaget om Kontingentforhøjelse for- handledes først.

Formanden: Desværre trænger Foreningen til Penge, den kan ikke klare sig med, hvad den raader over. Foreningen har stadig været i Gæld til *Dansk Søfartstidende* for et halvt Aars Kontingent. Den kunde vi maa- ske sejle videre med et Aar eller to, men der kommer al- ligevel et Punkt, hvor vi maa se at komme ud af den, og vi i Bestyrelsen mener, at vi kan lige saa godt springe i det og nu se at faa Foreningens Status til nogenlunde at ba- lancere. Vi begyndte for nogle Aar siden at bruge af de Penge, som Fragtforbundet overlod Foreningen, og havde vi ikke haft dem, var vi tidligere bleven nødt til at for- høje Kontingentet. Pengene brugtes til Udgivelsen af Haandbogen i praktisk Sømandskab, og efterhaanden som Bogen er blevet solgt, er de indkomne Penge indgaaet som Indtægt for Foreningen. Resten af de c. 3,000 Kr., Foreningen i sin Tid fik af Fragtforbundet, vil antagelig medgaa i Aar. Vi maa derfor appellere til Generalforsam- lingen om en Kontingentforhøjelse. Foreningens Kontin- gent har jo i Virkeligheden været meget lavt, nemlig 5 Øre pr. Netto Reg.-Ton. Bestyrelsen foreslaar nu en For- højelse af 5 Øre pr. Netto-Ton, dog kun for Skibe under 500 Tons, samt at Kontingentet for de Medlemmer, der nu betaler 5 Kr. og ikke er bestyrende Redere, forhøjes med 1 Kr. Jeg anbefaler Generalforsamlingen at se velvilligt paa Sagen.

Bestyrelsens Forslag til Ændring af § 4 gik ud paa følgende:

1ste Punktum affattes saaledes:

»Kontingentet er ansat til 10 Øre pr. Netto Reg.-Ton aarlig for de indmeldte Skibe under 500 Tons — større Skibe betaler kun 5 Øre pr. Netto Reg.-Ton — samt des- uden 3 Kr. aarlig for hvert indmeldt Skib, hvis Fører der- ved bliver Medlem af Foreningen.«

I 2det Punktum ændres Ordene: »for andre korre- sponderende Redere og Medlemmer 5 Kr.« til: »for andre korresponderende Redere 5 Kr. og for andre Medlemmer, der ikke er korresponderende Redere, 6 Kr. aarlig.«

Skibsmægler H. A. Hansen, Thuro: Det vil være Forsamlingen bekendt, at det er en Række af Aar siden vi fik den sidste Kontingentforhøjelse. Saa vidt jeg husker, var det i 1906 paa Fanø, at vi vedtog den. Vi fra Fyens Kreds var forberedt paa, at det Spørgsmaal vilde komme



til at ligge for. Det gaar i alle Husholdninger saaledes, at Fordringerne stiger, Mauden maa skaffe flere Penge til Huse for at tilfredsstille Kravene, og saaledes gaar det ogsaa i vor Husholdning her i Foreningen. Jeg synes ikke, der er Anledning til at modsætte sig, at Kontingentet forhøjes. Som det fremgik af Formandens Udtalelse, vil det være nødvendigt at forhøje det. Jeg kan anbefale Bestyrelsens Forslag om Kontingentforhøjelse.

**Dirigenten:** Det er rigtigt, som Mægler Hansen bemærker, at baade i Svendborg og i Marstal har Spørgsmaalet om Kontingentforhøjelse været diskuteret ved forskellige Møder, og at det er blevet overordentlig vel modtaget.

**Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Marstal:** Efter Forslaget vil f. Eks. et Skib paa 400 Tons komme til at betale 40 Kr., medens et Skib paa f. Eks. 600 Tons kun vil komme til at betale 30 Kr. Det er at vende op og ned paa Forholdene.

**Formanden:** Ja, det er et ret aparte Forhold, der fremkommer ved, at Grænsen for Forhøjelsen sættes ved 500 Tons. Men vi har sat denne Grænse af Hensyn til de store Fanoskibe. Vi var bange for, at de skulde komme til at føle Forhøjelsen for haardt.

**Navigationsskolebestyrer F. Hansen:** Kunde man ikke sætte Kontingentet til 10 Øre pr. Ton, dog ikke ud over et vist Beløb for det enkelte Fartøj, f. Eks. 40 Kr.?

**Sekretæren:** Saa vilde Kontingentet for de store Skibe gaa betydeligt ned.

**Skibsmægler Grube, Marstal:** Det staar for mig saaledes, at en Kontingentforhøjelse er ganske nødvendig, og jeg ser ikke rettere end, at selv om de to store Fanoskibe ramtes af en Forhøjelse paa 65 Kr., vilde Rederne kunne bære det. Jeg finder det naturligt, at Kontingentet forhøjes med 5 Øre pr. Ton, uanset Skibenes Størrelse.

**Sekretæren:** Jeg tror ikke, man skulde gaa saa skrap til Værks. Der vil alligevel ikke blive noget Misforhold. Kontingentet vil dog blive ret højt for disse store Skibe paa 1,200—1,300 Tons. Jeg tror, man bør holde sig til Bestyrelsens Forslag og erindre, at Fano i en lang Aarrække har betalt et klækkeligt Kontingent for sine Skibe i Forhold til, hvad de andre Kredse har betalt. Ogsaa af den Grund, at disse store Skibe maaske snart gaar bort, mener jeg, at man ikke skal give dem dette betydelige Paalæg. (Skibsmægler Grube: Hvorfor skulde Skibene forlise?) De skal ikke forlise, men tænk paa den Vej, de store Skibe er gaaet, saa at vi nu kun har to tilbage. Det er ikke umuligt, at de ogsaa gaar den samme Vej.

**Navigationsskolebestyrer Christensen, Marstal:** Jeg vil anbefale Bestyrelsens Forslag. At lade Kontingentet stige med Tonnagen uden nogen Maksimumsgrænse anser jeg for uheldigt af Hensyn til, at vi har flere store Skibe hjemmehørende paa Fano. Jeg vil nodigt, at Forhøjelsen skulde ramme dem for haardt. Fanorederne har betalt et ret klækkeligt Kontingent til Dansk Selskabsrederi-Forening.

**Skibsmægler Grube:** Kunde man ikke sætte Maksimumskontingentet til 65 Kr.

**Sekretæren:** Saa opnaar Bestyrelsen ikke, hvad den tilsigter. Saa faar de store Skibe dog en Forhøjelse.

**Skibsmægler Grube:** Nej, saa faar de to store Fartøjer ingen Forhøjelse.

**Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Marstal:** Hvis de større Skibe ikke skal have nogen Forhøjelse, var det saa ikke rimeligt at sige, at Kontingentet forhøjes til 10 Øre pr. Ton indtil 500 Tons, og derefter betales 5 Øre for hver overskydende Ton. Saa vil et større Skib komme til at betale mere end et mindre, men dog ikke faa Byrden forhøjet i samme Grad, som Tonnagen stiger.

**Dirigenten:** Jeg forstaar Hr. Hansen saaledes, at han synes, at naar Skibe paa indtil 500 Tons faar en Kontingentforhøjelse, skal Skibe paa over 500 Tons ogsaa have nogen Forhøjelse. Hvis vi f. Eks. sagde, at Skibe

over 500 Tons fik en Forhøjelse af 2 Øre pr. Ton, hvordan vilde det saa stille sig? Spørgsmaalet drejer sig kun om to Skibe.

**Sekretæren:** Spørgsmaalet drejer sig kun om to Skibe. Af Skibe over 500 Tons er der kun to Skibe, som vilde blive berørt af denne Kontingentforhøjelse, og det er disse to Skibe fra Fano paa 1,200—1,300 Tons. Men ganske vist vil der komme den Inkonsekvens, som er nævnt, at et Skib paa f. Eks. 600 eller 700 Tons vilde komme til at betale mindre end et paa 500 Tons, men da vi paa det nuværende Tidspunkt ingen Skibe har af den Størrelse, vil det Tilfælde ikke indtræffe, for vi faar Skibe af denne Mellenstørrelse, hvad næppe sker.

**Skibsmægler Grube:** Det kan vi ikke vide. Der er nylig i Marstal indregistreret et Skib paa 551 Netto Reg.-Tons. Det vilde altsaa komme til at betale mindre end et mindre Skib.

**Sekretæren:** Ja, det vil det, naar vi sætter Grænsen for Forhøjelsen ved 500 Tons. Jeg har forøvrigt ikke vidst noget om dette Skib, men det glæder mig at høre, at der bygges Skibe af den Størrelse.

**Dirigenten:** Bestyrelsen er, efter hvad der meddeles mig, overordentlig betænkelig ved at lægge for store Byrder paa disse Fanoskibe. Kunde man ikke enes om, at Kontingentet forhøjes til 10 Øre for Skibe op til 500 Tons, og at Skibe paa derover desuden betaler 5 Øre for hver overskydende Ton ud over 500?

**Navigationsskolebestyrer F. Hansen:** Jeg ser ikke rettere end, at Dirigentens Forslag træffer det rigtige. Det var det samme, jeg tænkte paa. Ordner vi Sagen saaledes, saa slipper vi for, at den mærkelige Situation indtræffer, at et større Skib skal betale mindre i Kontingent end et mindre. Men der kunde være Tale om at sætte Grænsen ved 400 Tons, saaledes at der betales 10 Øre for de første 400 Tons og 5 Øre for hver overskydende Ton. Et Skib paa 1,300 Tons vilde derved komme til at betale 85 Kr., altsaa faa en Forhøjelse — og det bør vi allesammen have — men en Forhøjelse, der i Forhold til Tonnagen er ringere end Forhøjelsen for de mindre Skibe. Jeg tillader mig at stille dette Ændringsforslag til Bestyrelsens Forslag: »Kontingentet er ansat til 10 Øre pr. Netto Reg.-Ton aarlig for de første 400 Tons, for hver overskydende Ton betales 5 Øre pr. Ton.»

Paa Forespørgsel udtalte Skibsreder A. M. Knudsen, Sonderho, at han paa Fanoredernes Vegne kunde gaa ind paa denne Kontingentforhøjelse.

**Formanden** erklærede paa Bestyrelsens Vegne at kunne akceptere Ændringen.

Bestyrelsens Forslag med den foreslåede Ændring vedtoges derefter enstemmig.

Derefter forhandlede Forslaget til Ændring af § 9. Forslaget var saalydende:

I tredje Stykke udgaar Ordene »der repræsenterer« og erstattes med »og«.

Den paagældende Passus i tredje Stykke lod saaledes:

»Har en Kredsafdeling under 1,000 Tons og under 20 Medlemmer, kan den dog sende 1 Delegeret, naar den mindst bestaar af 5 Medlemmer, der repræsenterer mindst 500 indmeldte Netto Reg.-Tons.«

**Formanden:** Hvis Udtrykket »der repræsenterer« i § 39, 3dje Stykke, skal tages bogstaveligt, da maa de 5 Medlemmer, som det viser tilbage til, vel skulle være bestyrende Redere, thi Medlemmer, som ikke er bestyrende Redere, kan ikke siges at repræsentere Tons. Forstaaet paa denne Maade vil en Kreds, der har en Tonnage af 500 Tons, ikke faa Stemmeret, naar disse Tons ikke bestyres af mindst 5 Redere, selv om der er en Del personlige Medlemmer i Kredsen. Det er noget ved Siden af det, der er tilsigtet. Meningen skulde være, at naar de 5 Medlemmer tilsammen har 500 Tons, skulde dermed følge Stemmeret.

**Sekretæren:** Ændringen tilsigter at ramme det, som temmelig sikkert har været Aanden i Bestemmelsen saaledes, som den i sin Tid vedtoges. Naar der i en Kreds-

afdeling er 5 Medlemmer med 500 Tons, uanset om det er bestyrende Redere eller personlige Medlemmer, skal Kredsen kunne sende en Delegeret. Hvis der skulde 5 Redere til at repræsentere de 500 Tons, vilde man faa det Tilfælde, at f. Eks. Bornholms Kredsaftdeling med c. 800 Tons strængt taget ikke skulde have Stemmeret, hvormod den faar Stemmeret, naar man tager de andre Medlemmer med.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

Derefter sattes til Forhandling Forslaget om Forandring af Tiden for Generalforsamlingens Afholdelse.

Bestyrelsens Forslag gik ud paa:

Ordet »Juli« i § 10, 2den Linie forandres til »Juni«.

Formanden: Forslaget fremkommer særlig, fordi Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart som Regel holder Mode den første Lørdag i hver Maaned. Vor Aarsgeneralforsamling afholdes jo i Reglen den første Lørdag i Juli, og vi, der er Medlemmer af Fællesrepræsentationen, har derfor i flere Aar maattet bede Fællesrepræsentationen forandre Tiden for sit Mode i Juli. Man har imødekommet os i den Henseende, men nu hører vi, at det ogsaa for Marstal vilde have sin Betydning at faa Generalforsamlingen afholdt tidligere. Derfor vil vi gerne have Tiden for Generalforsamlingen rykket frem til Juni Maaned, saaledes at den kunde holdes i Slutningen af Juni.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

Derefter sattes til Forhandling Forslaget til Ændring af § 10:

»14 Dage« i Slutningen af 1ste Stykke forandres til »3 Uger«.

(Bestemmelsen angaar Fristen for Indlevering af Forslag stillede af Medlemmer til Generalforsamlingen.)

Formanden: Særlig efter at *Dansk Søfartstidende* fra 1. Juli kun vil udgaa én Gang ugentlig, vil 14 Dage være en allfor kort Tid til Fastsættelse af Dagsordenen og Bekendtgørelse af den i *Søfartstidende*.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

(Fortsættes.)

## St. Thomas Havn.

Koncessionshaverne paa Udvidelsen af St. Thomas Havn har udsendt følgende Opfordring til Tegning af Aktier i Foretagendet underskrevet af Etatsraad H. N. Andersen, Direktør C. M. T. Cold, Etatsraad Glückstadt, Grosserer, Landstingsmand Holger Petersen og Admiral A. de Richelieu.

Gennemtrængt af Overbevisningen om, at St. Thomas' Havn efter Panamakanalens Aabning kan faa stor Betydning for den internationale Handel og Skibsfart til Gavn og Ære for saa vel de dansk-vestindiske Øer som for Moderlandet, saafremt Havneforholdene ordnes paa lidssvarende Maade, har vi undertegnede tilbudt Regering og Rigsdag vor Medvirkning til dette Formaalets Fremme.

Af Forhandlingerne om dette Spørgsmaal i Rigsdagen, som resulterede i en Lov om Meddelelse til os af Koncession paa Udnyttelse gennem Torlægning og Uddybning af et Areal indenfor St. Thomas' Havn, fremgik det, at alle Partier deler vor Overbevisning. Kun om Vejene til Maalet har der hersket afvigende Opfattelser, og navnlig har der været udtalt Frygt for, at en Koncession kunde føre til, at Kapitalen og dermed Indflydelsen over Havnen gik til Udlandet.

Vi deler fuldt ud Ønsket om, at Værket skabes ved dansk Kapital og bevares under dansk Indflydelse, saaledes at dansk Flid og Foretagsomhed her kan faa et Sæde for Erhverv. Vi ønsker derfor at give hele Na-

tionen Lejlighed til at deltage i Tegning af Kapital til et Aktieselskab, som vederlagsfrit overlager Koncessionen, foretager Uddybning af Havnen, Bygning af Anlægskajer og Pakhuse, Udførelse af andre tekniske Anlæg og endvidere deltager i saadanne andre Foretagender, som Udviklingen medfører.

For at give hele det danske Folk Adgang til Deltagelse har vi sat Aktiernes Paalydende til Kr. 20. —, men vi fremhæver, at her er Tale om et nationalt Værk, og at det er umuligt at forudsige noget bestemt om dets økonomiske Resultater. Der vil i alt Fald ikke kunde paaregnes noget Udbytte til Aktieejerne for efter, at Panamakanalen er blevet aabnet, og de planlagte Havneanlæg paa St. Thomas taget i Brug.

De Betragtninger om Sagen, der tilstilledes det af Rigsdagen nedsatte Udvalg og til hvilke der iøvrigt henvises, vil paa Forlangende blive udleveret paa Tegningsstederne.

I Henhold til ovenstaaende indbyder vi herved til Tegning af Aktier i et Selskab, som agtes dannet under Navnet Aktieselskabet Det Vestindiske Kompagni (The West-Indian Company Ltd.) med Hjemsted i Kjøbenhavn og med Formaal at overtage og udnytte den i Lov Nr. 113 af 25. Maj 1912 omhandlede Koncession.

Selskabets Aktiekapital bliver højst 20 Millioner Kroner, fordelt i Aktier paa 20 Kr. Stykket. Aktierne betales med deres Paalydende. Betalingen erlægges, for saa vidt angaar Beløb paa 1,000 Kroner og derunder, ved Tegningen, for saa vidt angaar større Beløb, med 25 pCt. henholdsvis ved Tegningen, den 2. Januar 1913, den 1. Juli 1913 og den 2. Januar 1914. Dog kan, om ønskes, ogsaa større Beløb end 1,000 Kr. indbetales ved Tegningen. Af de Beløb som indbetales senere end ved Tegningen, erlægges samtidig med Indbetalingen Rente à 4 pCt. pro anno fra Tegningsfristens Udløb.

Den højeste Myndighed i Selskabets Anliggender faar et Repræsentantskab paa mindst 20 og højst 25 Medlemmer. Dette Repræsentantskab kommer saaledes til at udøve den Myndighed, som i Almindelighed i Aktieselskaber tilkommer Generalforsamlingen. Undertegnede, hvem Regeringen er bemyndiget til at meddele ovennævnte Koncession, bliver Medlemmer af Repræsentantskabet. Rigsdagens Formand vil altid faa Adgang til at tage Sæde deri. De øvrige Medlemmer af Repræsentantskabet skal være Aktieejere og vælges af Aktieejerne ved skriftlig Afstemning.

Tilsynet med den daglige Ledelse føres af en af Repræsentantskabet valgt Bestyrelse paa indtil 5 Medlemmer.

Selskabets Forretningsfører bliver Aktieselskabet Det Ostasiatiske Kompagni.

Selskabets Driftsaar bliver Kalenderaaret. Første Driftsaar løber til 31. December 1913. Regnskabet revideres af to Revisorer, som vælges af Repræsentantskabet, men hvis Valg for at være gyldigt skal godkendes af Finansministeriet.

Aktietegningen sker i Dagene fra den 15. Juli til den 15. August d. A. begge Dage indbefattet. Samtlige Landets Banker, Bankfilialer og Sparekasser er anmodet om at modtage Tegning. For den ved Tegningen erlagte Betaling udstedes foreløbige Kvitteringer, som senere ombyttes med endelige Aktiebeviser. Med hvert af disse vil følge et Eksemplar af Selskabets Vedtægter indeholdende bestemt Angivelse af Aktiekapitalens Størrelse. I Tilfælde af, at Kapitalen overtegnes, forbeholdes det forlods at fyldestgøre Tegnere af Beløb paa 1,000 Kr. og derunder og iøvrigt at formindske de tegnede Beløb forholdsmaessigt.

Aktietegningen sker iøvrigt paa de Betingelser, som indeholdes i Selskabets Vedtægter; disse kan erholdes ved Tegningen.

## Kæmpeskibet „Imperator“.

Den 23. Maj 1912 blev Verdens største Dampskib »Imperator« sat i Vandet fra Vulcan Værftet i Hamburg.

Skibet er bygget til Hamburg—Amerika-Linien og skal benyttes i dette Selskabs Fart mellem Evropa og New York.

Bygningen af dette Skib har været omgivet med en hidtil ukendt Hemmelighedsfuldhed, og det er først nu for nylig, at man har erfaret noget om dets Indretning og Størrelse.

De Tilskuere, som ønskede at overvære Stabelaflojningen, fik et meget bestemt Tilhold om ikke at bringe Fotografiapparater med ind paa Skibsværftet.

Dette ny Skib repræsenterer et stort Skridt fremad i Bygningen af de transatlantiske Dampere, og det er allerede saa vidt færdigt, at det i Begyndelsen af næste Aar kan ventes at være færdigt til at gaa i Fart.

»Imperator«s Kol blev lagt den 18. Juni 1910. I Foraaet 1911 var Arbejdet med at rejse Spanter og klæde Skibets Sider og Bund i fuld Gang, og Skibet blev sat i Vandet 23 Maaneder efter, at Kolen var lagt. Dets Længde er 900 ft., Bredden er 96 ft. og Dybden 62 ft. Inddelingen af vandtætte Skodder, saavel tværskibs som langskibs, er meget komplet. Der er ialt tolv tværskibs Skodder og ét langskibs Skod i Maskinrummet, og de rækker alle fra Kolen op til Nr. 2 Dæk, ialt en Højde af 50 Fod. Kollisionsskoddet rækker dog op til overste Dæk. Man faar et godt Begreb om dette Skibs Størrelse, naar man hører, at alene det langskibs Skod i Maskinrummet vejer 66 Tons.

Der findes 36 vandtætte Døre, der drives ved Elektricitet, og som kan lukkes og aabnes fra Broen.

Dobbeltbunden har ialt 275 Bundstokke paa hver Side af Centrekølen, hvis Længde er 767½ ft., Bredden er 85 ft., og Bundstokkene er 6 Fod høje; d. v. s. at en voksen Mand med Lethed kan staa oprejst derinde.

Baadedækkets Højde over Kolen er 100 ft., og fra Kol til Mastetop er der ialt 246 ft.

Roret alene vejer 90 Tons, og Rorstammen er 30" tyk i Diameter.

Skibet er forsynet med 5 store Ankre, det største vejer 26,450 lbs., det mindste 4,850 lbs. Kæderne har samlet Længde af 660 Favne.

Da Skibet løb af Stabelen vejede det ikke mindre end 26,500 Tons.

Boven bliver prydet med en enorm Bronzeørn, som den tyske Billedhugger, Professor Bruno har modelleret.

Der er Plads om Bord til 700 Passagerer paa I Klasse, 600 paa II Klasse, 940 paa III Klasse, og c. 1,750 Emigranter; Besætningen bestaar af ialt c. 1,100 Mand. Det samlede Antal Mennesker om Bord er saaledes c. 5,100.

Maskineriet bestaar af Turbinemaskiner af Parsons Type paa ialt 84,000 ind. HK. med 4 Aksler med hver sin Skrue.

En enkelt af Turbinerne har 50,000 Blade. Vægten af hver Turbine er 135 Tons. Casingen om en enkelt Turbine er 25 ft. lang og 18 ft. bred. Skrueakserne er 18" i Diameter, og Diameteren af de 4-bladede Skruer er 16' 3", medens Vægten af hver Skrue er 18 Tons.

Kedelanlægget bestaar af 20 dobbeltendede og 4 enkeltendede cylindriske Kedler med ialt 132 Fyrsteder.

Bunkerne kan ialt rumme 10,000 Tons Kul.

Maskinbesætningen alene er paa 440 Mand.

Selvfølgelig kan der i et saa enormt Skib findes rig Lejlighed til at frembringe Passagerbequemmeligheder, som ikke har deres Lige i noget tidligere Skib; og Tendensen ved hvert nyt Skib, som bygges, er jo at gaa bort fra de smaa og snævre Rum og søge at fjerne det Indtryk, som findes fra gammel Tid endnu hos det rejsende Publikum, at al Ting om Bord i et Skib nødvendigvis maa være snævert og ubekvemt. Nu til Dags er det tværtimod

Maalet i disse magtige transatlantiske Dampere at efterligne, og om muligt distancere selv de fineste Hoteller i Land.

I »Imperator« findes ingen Overkøjer og i I Klasse i det hele taget ingen »Køjer«; der er nu Plads til mangelige Senge, fuldt ud paa Højde med, hvad der bydes paa de bedste Hoteller i Land. Endvidere er det værd at bemærke, at i »Imperator« er Antallet af Enkeltmandskamre betydeligt større end i andre store »liners«, og dette er Tilfældet ikke alene paa I Klasse, men ogsaa paa II Klasse.

Hovedtrappen har en Højde af 57 ft., og Indgangshallen er 95 ft. lang og 69 ft. bred. Der findes elektrisk drevne Elevatorer mellem Skibets 5 Passagerdæk. Naturligvis findes der om Bord et stort Antal forskellige Saloner: Spisesaloner, Ryge-, Konversations- og Musiksaloner, Biblioteker, Restauranter af forskellig Art, samt, hvad der er en Nyhed, en stor Koncertsal, som ogsaa kan benyttes som Balsal.

Skibet har 2 Promenadedæk, som er overdækkede, og desuden et stort aabent Promenadedæk. De overdækkede Promenadedæk har for to Tredjedele af Længden store Glasvinduer, som beskytter Passagererne mod Storm og Regn, og dog samtidig giver dem en fri Udsigt over Søen.

Paa overste Dæk findes alle 56 Redningsbaade anbragt. Der er saa mange og saa store Baade om Bord, at alle Personer om Bord, ialt c. 5,100, naar alle Kojepladser er optaget, kan faa Plads deri. En Nyhed i Forbindelse med Redningsbaadene er det, at disse fires af i en enkelt Part af Wire, og begge Faldene ledes til en tvedtelt Tromle, som drives med Elektricitet. Dog kan Nedfiring ogsaa ske med Bremse.

I Søen kan Baadene svinges ud, saa Baadedækket kan benyttes til Promenadedæk for Passagererne.

Hamburg—Amerika-Linien har allerede i flere af sine tidligere Skibe indrettet Gymnastiksale til Passagerernes Brug, og her i »Imperator« er de særlig flot udstyret, og for første Gang finder vi her om Bord en Gymnastiksal for II Klasses Passagerer.

Der findes et usædvanligt stort Antal Badeværelser om Bord, ialt 220 Badekamre og Brusebade. Desuden er der, i Lighed med, hvad der findes i andre store Passagerdampere paa Atlanterhavet, saavel engelske som tyske, et stort Svømmebassin med alle de mest moderne Indretninger. Baderummets Længde er 65 ft., Bredden er 41 ft., selve Bassinet er 39 ft. langt og 21 ft. bredt og 9 ft. dybt, og Vandet deri er 7 ft. dybt. Vandet i Bassinet, som er Saltvand, bliver stadig fornyet og kan selvfølgelig tempereres efter Aarstiden. Ved Siden af dette Basin findes et Hvilerum med bløde Sofaer og Bænke i pompeiansk Stil.

Yderligere findes der om Bord elektriske Bade, Massageapparater, Dampbade, og selvfølgelig elegante Frisor-saloner i den mest moderne Form.

Skibet er forsynet med de bekendte Frahmske Slingrelanke, saa at dets Bevægelser i Søen bliver overordentlig behagelige. Der findes hojttalende Telefoner rundt omkring paa Broen og i Maskinrummet. Kompasserne og de øvrige nautiske Instrumenter er de bedste og mest moderne, bl. a. findes her om Bord de ny gyroskopiske Kompasser.

Skibet er udstyret med en meget kraftig Radiostation, og Undervandsklokkesignaler er ligeledes installeret.

Der findes 9,500 elektriske Lamper om Bord. Elektriciteten frembringes af 5 Dynamoer med tilsammen 2,000 Ampères og 110 Volt. En sjette Dynamo er anbragt ovenfor Vandlinien som Reserve, saa Skibet kan holdes oplyst, selv om Maskinrummet under en Katastrofe bliver fyldt med Vand.

For at formindske Faren ved Hildebrand er der, foruden de sædvanlige Hdslukningsmidler, anbragt særlige Røgskodder rundt omkring i Passageroplytningen for at

(Fortsættes Side 423.)

# Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

## Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegneiser og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1600. Bestemmelser for Signaler fra Skibe, som generes af Søgelys ved Indløbet til befæstede Havne.** Skibe, der nærmer sig befæstede Havne i det danske Kongerige, og som generes af Søgelys, maa gøre følgende Signaler enten enkelt eller samlet:

- 1) Med Blinkanterne: 4 korte Blink efterfulgt af 1 laugt.
- 2) Med Fiojte, Sirene eller Taagehorn: 4 korte Stød efterfulgt af et langt.

Om muligt skal begge Signaler benyttes. Søgelyset vil da blive benyttet paa den mindst generende Maade, ved enten at blande det, hæve det eller dreje det.

Signalerne maa ikke benyttes uden absolut Nødvendighed. Naar Skibet ikke er i Straalerne fra Søgelyset, er det umuligt at vide, hvilket Søgelys der generer.

Disse Signaler skal hjælpe de Søfarende, men forpligter ikke Regeringen paa nogen Maade. (Danske Lods, Side 27).

**1601. »Horns-Rev« Fyrskib ombyttes midlertidigt. Nordseem.** Den 20de Juli 1912 eller, saafremt Vejrforholdene ikke tillader det den Dag, snaarest muligt derefter, ombyttes »Horns-Rev« Fyrskib paa Grund af Eftersyn for et Tid-rumm af 2 à 3 Uger med et Reserverfyrskib, som ikke er forsynet med Radiotelegraf-Apparat, og som ikke viser Stormvarsel-Signaler. Fyr og Taagesignal er uforandret. 55° 34' (06'') N. Br. 7° 19' (30'') Ø. Lgd.

**1602. »Gradyb« Fyrskib forsynes med Mast. Nordseem.** Den 20de Juli 1912 eller, saafremt Vejrforholdene ikke tillader det den Dag, snaarest muligt derefter, ombyttes »Gradyb« Fyrskib permanent med et Fyrskib, der er forsynet med en midtre Fokkemast foran for Fyrmasten. Iøvrigt uforandret. 55° 21' (42'') N. Br. 8° 07' (39'') Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 26 og 91. Fyr-Fort., Side 8 og Nr. 1.)

**1603. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordseem.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 4,0 m, i Staulholm-Løb 2,0 m, i Kobberø-Løb 3,0 m, i Gaasholm-Løb 2,0 m. Der er saaledes for Tiden 2,0 m Dybde mellem Nordseem og Limfjorden.

**1604. Tøndes Beliggenhed. Søgrund. Gylling-Næs Ø. Kattgat.** Den røde Spidstønde med Kost ved SØ-Enden af Søgrund ligger 7900 m S. 7½° Ø. fra Hov Vinkellyr. 55° 50' 25" N. Br. 10° 16' 39" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156, 160, 211, 227 og 252.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2260. (Kjøbenhavn 1911).)

**1605. »Kalleboer« Fyrskib udlægges. Sorte Rønde. Kalleboer. Sundet.** Den 1ste Septemher 1912 udlægges »Kalleboer« Fyrskib paa dets nu Plads i Sorte-Rønde. Det er iøvrigt uforandret. Det inddrages efter den 1ste December d. A. 53° 55' (29'') N. Br. 12° 30' (42'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 250. Danske Lods, Side 309. Fyr-Fort. Nr. 245.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 77. Kjøbenhavn 1912.)

**1606. Vraglystønde inddraget. Stevns SØ. Østersøen.** Vraglystønden ved Vraget af Damperen »Skakkeboer«, 15 Sm SØ. fra Stevns Fyr, er inddraget. 55° 67' N. Br. 12° 49' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 952. Kjøbenhavn 1912.)

**1607. Tønde atter udlagt. Fiesen NV. Kvalbo-Fjord. Sydøra. Færøerne.** Den røde Spidstønde i Kvalbo-Fjord er atter udlagt 75 m NV. t. V. fra Fiesen. 61° 36' (15'') N. Br. 6° 54' (20'') V. Lgd. (Færøske Lods, Side 33.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2449. Kjøbenhavn 1911.)

**1608. Fyrs Lysevne foretaget. Grötta. Faxafloi. Island V.-Kyst.** Grötta Fyrs Lysevne er foretaget til c. 14 Sm for hvidt, c. 10 Sm for rødt og c. 8 Sm for grønt Lys. 64° 09' 51" N. Br. 22° 01' 40" V. Lgd. (Islandske Lods, Side 56. Fyr-Fort. Nr. 585.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1259. Kjøbenhavn 1912.)

**1631. Vrag. Middelhørbank S. Belgien.** Vraget af en Skonnert er sunket c. 8 Sm N. 76° V. fra Ostende. Mastene er over Vandet. 51° 15' N. Br. 2° 42' Ø. Lgd.

**1632. Lystøndes Beliggenhed. Navity Bank. Moray Firth. Skotland.** Navity Bank Lystønde er flyttet 1,5 Kbl S. 89° V. i og ligger nu 10,5 Kbl S. 65° Ø. fra Ethie Fiskei-Station. 57° 38' 17" N. Br. 4° 01' 10" V. Lgd. (eng. Kort Nr. 9110).

## IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**1633. Taagesignal midlertidig forandret. Cap Gris-Nez. Pas de Calais. Frankrig.** Taagesignalet ved Cap Gris-Nez Fyr gives midlertidig med en Sirene, der giver Et-Stød hver 30 Sek., Stød 3 Sek., Pause 27 Sek. 50° 52' 10" N. Br. 1° 35' 02" Ø. Lgd.

**1634. Fyr forandres. Treviso Head. England.** Om trent den 1ste August 1912 forandres Treviso Head Fyr til et rødt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek. Nærmere Oplysning følger. 50° 38' N. Br. 5° 01' 3/4" V. Lgd.

**1635. Vrag afmærket. Drøbe aftaget. Bristol Channel.** Vraget af Sejlfartøjet »Mary Ann« er sunket paa 51° 28' 30" N. Br. 2° 53' 20" V. Lgd. ved Welsh Hook Sand. Mast og Spryd er over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt i 1,5 m Vand. 40 m S. fra Vraget. Bø. kerne Middle Ground og Welsh Hook tiltager S. efter, i Liniton mellem Tønderne East Middle Ground og Welsh Hook er der kun 0,6 m Vand.

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**1636. Taagesignal-Station oprettet. Little Burin Island. Placentia Bay. Newfoundland S.-Kyst.** Paa Ø-Siden af Little Burin Island er oprettet en Taagesignal-Station. Taagesignalet gives med en Diaphon, som giver Et-Stød hver 88 Sek., Stød 4 Sek., Pause 84 Sek. c. 46° 59' N. Br. 55° 11' V. Lgd.

**1637. Fløjtetønde flyttet. New Harbour. Nova Scotia S.-Kyst.** New Harbour Head Fløjtetønde er flyttet og ligger nu i 27 m Vand 2 Sm Ø. fra sin tidligere Plads. Tønden, som er rødt, er nu mærket »New Harbour«. 45° 08' 36" N. Br. 61° 25' 17" V. Lgd.

**1638. Undervandsklokke tøndes flyttet til Forsøg. Egg Island—Sambro. Nova Scotia S.-Kyst.** Undervandsklokke tøndes, som til Forsøg var udlagt c. 120 m N. for Egg Island Lys- og Fløjtetønde, der ligger paa 44° 21' 30" N. Br. 63° 30' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1322. Kjøbenhavn 1911.)

**1639. Tønde udlagt. Congress Shoal. Barrington Bay. Nova Scotia SV.-Kyst.** En sort Stump tøndes mærket »Congress Shoal« er udlagt i 9,5 m Vand 275 m N. 27° Ø. fra Congress Shoal, der ligger paa 43° 27' 3/4" N. Br. 65° 33' V. Lgd.

**1640. Afmærkning forandres. Southeast Rock. Petit Manan. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Om trent den 17de Juli 1912 ombyttes Southeast Rock Spidstønde, c. 3/4 Sm S. 47° Ø. fra Petit Manan Fyr, med en Fløjtetønde. 44° 19' 52" N. Br. 67° 48' 40" V. Lgd.

Samtidig i: drages Petit Manan Fløjtetønde G. P. M., 1 Sm S. 12° Ø. fra Petit Manan Fyr. **1641. Fyr forandres. New London Harbor. Long Island Sound.** Om trent den 20de Juli 1912 forandres New London Harbor Fyr til et Lyulvyr, der viser Et-Lyn hver 4 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 3,0 Sek. 41° 19' 00" N. Br. 72° 05' 25" V. Lgd.

**1642. Løb forandret. Alvarsel. Beaufort Harbor. North Carolina.** Løbet over Barren ved Indløbet til Beaufort Harbor har forandret sig. Lede fyrene viser ikke lægere gennem det dybeste Vand, c. 34' 41" N. Br. 76° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1119. Kjøbenhavn 1911.)

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

**1643. Fyr forandret. Anclote Keys. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Anclote Keys Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30 Sek. 28° 10' 02" N. Br. 82° 50' 44" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1289. Kjøbenhavn 1912.)

**1644. Fyr forandret. St. Andrews Bay. Florida.** St. Andrews Bay Ledelyr er nu forandret. Forfyre: 30' (5' 30" N. Br. 85° 39' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 522 og 1241. Kjøbenhavn 1912.)

**1645. Fyrtårn opføres. Cape Gracias á Dios. Nicaragua.** I Stedet for Cape Gracias á Dios ødelagte Fyrtårn opføres et midlertidigt, 18 m højt Tårn. c. 15° 00' N. Br. 83° 10' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1578. Kjøbenhavn 1912.)

**1609. Fyr skal tændes.** **Vattnestangi.** **Røydarfjardt.** **Island Ø.** **Kyst.** I Løbet af Sommeren 1912 vil der paa Vattnestangi, c. 4 Kbl fra Pynten, blive tændt et hvidt, rødt og grønt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 15 Sek., Blink c.  $\frac{1}{2}$  Sek., Mørke c.  $\frac{3}{4}$  Sek., Blink c.  $\frac{1}{4}$  Sek., Mørke c. 10 Sek. Flammens Højde: c. 21 m. Synsvidde og Lysevne: c. 12 Sm for hvidt, c. 8 $\frac{1}{2}$  Sm for rødt og c. 7 Sm for grønt Lys. Fyrbygningens Højde: c. 6 m. Lysvinklernes Retninger vil senere blive meddelt. 64° 56' (02°) N. Br. 139° 41' (30°) V. Lgd. (Vindr. »E. I. S.«, Side 415, 1910). (Kort Nr. 192, 214 og 239. Islandske Lods, Side 154. Fyr-Fort. Nr. 608 A).

## B.

## I Østersøen, Sundet og Lille Bælt

**1610. Fyr tændes.** **Kåseberga.** **Sverrig.** Paa Yderenden af Ø-Molen ved Kåseberga Haven skal tændes et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er grønt fra c. N. 76° Ø. til c. S. 79° Ø., hvidt derfra til c. S. 69° Ø., rødt derfra til c. S. 35° V. Brændler kun, naar Fiskeerne er paa Soen. 55° 22' 57" N. Br. 14° 04' 06" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

**1611. Formodet Vrag.** **Stenskrud.** Foren af Skonerren »Gotha« rapporterer, at hans Skib i Nærheden af Sleeslutved paa c. 59° 41' N. Br. 14° 18' Ø. Lgd. har stødt paa en Under-vandsindring, sandsynligvis Masten af et sunket Fartøj. Stødet vil blive nærmere undersøgt.

**1612. Mindre Dybde.** **Advarsel.** **Stenskr.** **Landsort-Søderølle.** 30 m fra Stenskr Fyr i Retning af Hornbude er der kun 1 $\frac{1}{2}$  m Vand. Man advares mod at komme for nær ved Stenskr N.-Spids. Fyret: 58° 54' 26" N. Br. 17° 43' 02" Ø. Lgd.

**1613. Fyrs Brændertid forandret.** **Limb** og **Bonan.** **Gållebøkten.** Limb Fyr, 60° 42' 56" N. Br. 17° 21' 28" Ø. Lgd., og Bonan Fyr, 60° 44' 22" N. Br. 17° 19' 25" Ø. Lgd., er tændt den 15de Juli d. M. Fyrene brænder fremtidig fra Skibslartens Begyndelse til 1ste Juni og fra den 15de Juli til Skibslartens Ophør.

**1614. Afmærkning.** **Finland.** Følgende Farvande er nu afmærket: Hovedfarvandet fra Björskö til Whöng og fra Whöng til Kotka. Farvandet fra Forhalande til Hangö og det gennemgaaende Hovedfarvandet fra Björkönsund til Helsingfors, Hangö, Paringsort. Åbo og videre forbi Ledsund til Soen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049, Kjøbenhavn 1912.)

**1615. Skydeøvelser.** **Sveaborg.** **Helsingfors.** **Finske Bøgt.** Ifølge Indberetning fra »Det kgl. Generalkonsulate i Helsingfors« vil der i Sommer 1912 finde Skydning med Kanoner Sted fra Festsningen Sveaborg. Fra Mitten af Juli til Midten af August skydes der tilhøje om Natten. Paa det Batteri, hvortil der skydes, højes 1 rødt Flag eller 2 røde Lanterner. c. 60° 09' N. Br. 24° 59' Ø. Lgd.

**1616. Ledelyr forandret.** **Peterhof.** **Neva Bugt.** **Finske Bugt.** **Rusland.** Det hvide og det røde Ledelyr ved Indløbet til Peterhof er begge forandret til Fyr, der afvækslende viser hvidt og rødt Lys. Fyret: 59° 53 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 29° 55' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

**1617. Lystønde forandret.** **Farre.** **Stapelbotten.** **Moonsund.** **Østersøen.** Stapelbotten Lystønde i det N.-lige Indløb til Moonsund er nu hvidt, c. 59° 08 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 22° 59' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2453, Kjøbenhavn 1911.)

**1618. Oplysning om Fyr.** **Pillau.** **Tyskland.** Den 20de Juli d. A. omlyttes Pillau Fyr midlertidigt med et hvidt, fast Fyr, der vises fra Galleriet paa Lødsstænet. Lysevne: 5 Sm. 54° 38' 33" N. Br. 19° 53' 28" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482, Kjøbenhavn 1912.)

**1619. Skydeøvelser.** **Danziger Bugt.** Fra den 15de Juli til den 13de August 1912 skydes der ud over Soen fra Brösen Kystbatteri og Batterierne i Heubunderbucht fra Kl. 8 $\frac{1}{2}$  Fm. til c. 1 $\frac{1}{2}$  Ehn. Den 12de August afholdes Natskydning fra Kl. 9 $\frac{1}{2}$  til 12 Aften. Det er fortløbet at nærne sig Kysten inden for 8 Sm Afstand. Naar der skydes, højes fra Signalmasten ved Neutahrwasser Lødsstus et sort Flag og Lødsdamper Heger ude. Neutahrwasser: 54° 24' N. Br. 18° 40' Ø. Lgd.

**1620. Oplysning om Fyr.** **Sassnitz.** Fyret paa Ø-Molen ved Sassnitz Haven er nu flyttet hen til det ny Møllehoved. Lyset er grønt fra S. 29° V. til N. 56° V., hvidt derfra til N. 46° Ø., rødt derfra til N. 69° Ø., hvidt derfra til S. 29° V. Iøvrigt er Fyret uforandret. Fyrets ny Plads: 54° 30' 28" N. Br. 13° 38' 31" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1373, Kjøbenhavn 1912.)

**1621. Fløjetønde atter udlag og Farven forandret.** **Wistrow V.** **Fløjetønden V.** for Wistrow er atter udlagt, den er nu sort og hvid tændt. Dens uanfægtige Plads vil blive nærmere bekendtgjort. c. 54° 22' N. Br. 12° 19' Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 235, Danske Lods, Side 423). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 396, Kjøbenhavn 1912.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**1622. Fyr forandret.** **Hälls** og **Stutö.** **Sverrig.** Følgende Fyr er nu forandret: 1) Hälls Fyr viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4 Sek. Flammens Højde: 7 m. 2) Stutö Fyr viser nu Et-Lyn hver 1 Sek. Flammens Højde: 17 m. c. 57° 44' N. Br. 11° 39 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 244.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1225, Kjøbenhavn 1912.)

**1623. Sømærker udlagt.** **Grishådarna.** **Bobuskusten.** De bekendtgjorte 4 Tønder er nu udlagt ved Grishådarna, c. 58° 56' N. Br. 10° 54' Ø. Lgd. (Kort Nr. 236). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1375, Kjøbenhavn 1912.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**1624. Fyr forandret.** **Norge.** 1) Boknesund Fyrlampe er ombyttet med en Fyrlampe, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med To-Formørkelser. Lyset er rødt fra S. 18° Ø. til S. 30° Ø., fri Ø. om Knarholmluene (Fyret skydes til Dels af Knarholmen); hvidt derfra til S. 37° Ø., fri Ø. om Strandøerfluene og SV-kanten af Østre Bokn; grønt derfra til N. 44° Ø. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 $\frac{1}{2}$  Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrets ny Plads: 59° 13' 25" N. Br. 5° 27' 45" Ø. Lgd.

2) Gjælla Fyr er forandret. Lysvinklerne fra N. 83° V. til S. 56° Ø. er uforandret. Fyret viser rødt, fast Lys fra S. 56° Ø. til S. 66° Ø., fri N. om Sakrisøen; hvidt, fast Lys derfra til S. 69° Ø., fri S. om Lanten; grønt, fast Lys til N. 24° Ø., fri V. om Støben, Kvittingfla og Bekeskjær. Lysvinklerne fra N. 24° Ø. til N. 8° V. er uforandret. 61° 16' 10" N. Br. 4° 49' 05" Ø. Lgd.

3) Naar Støben Fyr atter tændes, viser det hvidt, fast Lys fra S. 2° V., fri V. om Færøskaly, til N. 70° V., fri N. om Flønes og fri S. om Væsbøden; hvidt Lys med En-Formørkelser derfra til N. 44° V., fri Ø. om Araldluene. De øvrige Lysvinkler er uforandret. 61° 36' 00" N. Br. 4° 57' 40" V. Lgd.

4) Naar Snertholmen Fyrlampe atter tændes, er Lyset som følger: S. efter, rødt Lys fra den tidligere Lysgrænse ind over Haven til Midten af Viretsundet; hvidt derfra til den tidligere Lysgrænse mod Forvik. N. efter, hvidt Lys fra den tidligere Lysgrænse N. 17° V., fri Ø. om Vægsøtønden til N. 15° Ø., fri V. om Troholmene; rødt derfra til N. 35° Ø., fri Ø. om Snertholmluene; hvidt derfra til N. 41° Ø., fri V. om Vistnessaugen. 65° 43' 15" N. Br. 12° 29' 15" Ø. Lgd.

5) Naar Snomnessjen Ø-lige Fyrlampe atter tændes, viser den grønt Lys fra N. 67° Ø. til N. 7° Ø., fri S. om Biskær Væde; hvidt Lys derfra til N. 35° V., fri Ø. om Dampskibsskjær. De øvrige Lysvinkler er uforandret. 66° 01' 30" N. Br. 12° 38' 35" Ø. Lgd.

6) Naar Halklækken Fyrlampe atter tændes, viser den Lys med En-Formørkelser. Lyset er grønt fra N. 11° V. til N. 66° V., de øvrige Lysvinkler er uforandret. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 $\frac{1}{2}$  Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 67° 31' 30" N. Br. 12° 01' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1108, Kjøbenhavn 1912.)

**1625. Drivende Flaade.** **Lindesnes S.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er der observeret en drivende Flaade paa 57° 52' N. Br. 7° 00' Ø. Lgd.

**1626. Oplysning om Radiotelegraf-Station.** **Guzhaven.** **Elben.** **Tyskland.** Den 1ste August 1912 forandrer Guzhaven Radiotelegraf-Station den normale Bølglængde fra 300 m til 600 m. c. 53° 52' N. Br. 8° 43' Ø. Lgd.

**1627. Vrag uskadeligt.** **Nordergrunde.** **Elben.** Vraget paa Nordergrunde er forsvundet i Sandet, det er nu uanfægt for Skibsfarten, og Afmærkningerne er inddraget. 53° 57' N. Br. 12° 0' Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 41, Kjøbenhavn 1912.)

**1628. Afmærkning forandret.** **Vrag uskadeligt.** **Jade.** 1) Væstrant Spiritroude mellem Allen Jæde og Væser er ombyttet med en rød og sort lodret stribet Banketroude, mærket »Væser-fahrt«, med Kugle. Væstrant: c. 59° 48 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 8° 07' Ø. Lgd.

2) Vraget, S. for Minsener Old Bøge Baake paa V.-Siden af Jade, er forsvundet i Sandet og uanfægt for Skibsfarten. Afmærkningerne er indtaget. 53° 45' 10" N. Br. 8° 02' 17" Ø. Lgd.

3) Banketroude Y i Innogjende er ombyttet med en rød Spiritroude med Kugle. c. 53° 32 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 8° 10 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1289, Kjøbenhavn 1910.)

**1629. Vrag uskadeliggjort.** **Wæser.** **Fyrskib VNV.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Vraget, som var observeret c. 2 Sm VNV, fra »Wæser Fyrskib« uskadeliggjort. Fyrskibet: 53° 54 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 7° 49 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1554, Kjøbenhavn 1912.)

**1630. Vrag.** **Umminden V.** **Holland.** Vraget af en Dampet (formodentlig af Damperen »Petrel«) ligger i 20 m Vand, 14 $\frac{1}{2}$  Sm S. 73° V. fra Umminden Ø-lige Fyr. Masterne er 9 m over Vandet. En grøn Vragtroude er udlagt 100 m N. fra Vraget. c. 52° 23 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 4° 12' Ø. Lgd.

**1646. Grund rapporteret. Margarita Island N. Venezuela.** En lille Grund med lægt Vand er rapporteret at ligge i dybt Vand paa 11° 30' N. Br. 64° 41' V. Lgd.

**1647. Tønde udlagt. Habana, Cuba N.-Kyst.** En lille, sort, cylindrisk Tønde er udlagt c. 100 m uden for Punta Tonde, den første Tønde ved det V.-lige Endløb til Habana. Den ligger ved Kanten af Grundene paa V.-Siden. Indløbet: 23° 09¼' N. Br. 82° 21½' V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1648. Tønde forandret Farve. La Maddalena, Sardinien N.-Kyst.** Tønden, som ligger paa N.-Kanten af Grunden, der strækker sig N. i fra Øen Santo Stefano, c. 160 m ØNØ-lig fra Nasse Skær, er nu hvid og sort stribet. Santo Stefano: c. 41° 12' N. Br. 9° 24½' Ø. Lgd.

**1649. Løb spærret. Taranto, Italien S.-Kyst.** Løbet mellem Øerne San Pietro og San Paolo er spærret, da der opføres en Undervandshøjbræder mellem Øerne. c. 40° 26¼' N. Br. 17° 10¾' Ø. Lgd.

**1650. Bestemmelser angaaende Praktika. Brindisi, Italien Ø.-Kyst.** Ved Brindisi gælder følgende Bestemmelser, som skal overholdes strengt: 1) Skibe, som efter Solnedgang kommer fra Søen og som ikke ønsker at erholde Praktika, skal hejse en rød Lanterne og ankre i Yderhavnen. 2) Skibe, som ønsker at erholde Praktika, skal hejse en rød Lanterne og maa staa ind i Underhavnen. 3) Den røde Lanterne skal forblive hejst, indtil Praktika er erholdt. Brindisi: c. 40° 40' N. Br. 17° 58' Ø. Lgd.

### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**1651. Radiotelegraf-Station oprettet. Batavia, Java N.-Kyst.** Ved Batavia er oprettet en Radio-Telegrafstation c. 6° 10' S. Br. 109° 50' Ø. Lgd.

**1652. Grund fundet. Loftus Bank N. Gulf of Siam.** N. for Loftus Bank er fundet en Grund med 3 m Vand, 4. Sm N. 68° Ø. fra Tanjung Patani. 6° 58' 30" N. Br. 101° 21' 45" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 998).

**1653. Vrag forsvundet. Nijo Gan (Opasnost Rock). Soya Kaiyo (La Perouse Stræde). Sakhalin (Karafuto).** Vraget af Damperen paa SV.-kanten af Nijo Gan Skæret er forsvundet. c. 45° 47¼' N. Br. 142° 13¼' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1862. Kjøbenhavn 1911).

**1654. Tønde udlagt. Maroran Kå, Hokushu S.-Kyst.** En Spidstønde med triangulær Topbetegnelse er udlagt paa 42° 19' 40" N. Br. 140° 58' 00" Ø. Lgd.

**1655. Skær eksisterer ikke. Amakusa Shimo Sima V. Kjusiu V.-Kyst. Japan.** Skæret paa 32° 31' 50" N. Br. 129° 58' 55" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 836) eksisterer ikke mere.

### Bekendtgørelser m. m.

**1656. Karantænebestemmelser.** Rusland. — Port Said er erklæret pestsmittet.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N	betyder: Nyt Kort eller ny bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; † Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.	
R 1170 a	England, Juni 1912.
R 3110	England, West Coast. — Holyhead to Great Ormes head.
R 1825 a	Scotland, East Coast. — Cromarty Firth.
R 1334	Ireland. — Irish Channel, northern sheet.
R 1301	Central America. — Old Providence Island and Coral bank. Catalina harbour.
R 1199	Chile. — Plais on the coast of Chile.
R 265	China, East Coast. — Kuc shan islands to the Yang tse kiang.
† 265	Arctic Sea. — Scott inlet and Eglinton fiord.
† 2686	Gulf of St. Lawrence. — Caranquette, Shippigan and Miscou harbours.
N 2693	Forenede Stater i Nord-Amerika. Maj—Juni 1912.
N 2685	North America. — Canada. Bay of Fundy; Petitcodiac River and Cumberland Basin. North America. — Canada. Gulf of St. Lawrence; Little Mekattina Island and Vicinity, with plans of Hare Harbor and Netngamu River.

hindre Røgen i at brede sig under en eventuel Ildebrand om Bord.

Besætningens Opholdsrum er anbragt saaledes rundt omkring i Skibet, at hver Mand bør saa nær som muligt ved det Sted, hvor han skal udføre sit Arbejde.

Tjenesten om Bord er saaledes indrettet, at der altid er to Iste Styrmand paa Vagt ad Gangen, heraf har den ene udelukkende Skibets Navigering at passe.

»Imperatore«, og dets to Søsterskibe, som nu ogsaa er under Bygning, er Tysklands Svar til Englands »Olympic«. Det faar imidlertid kun Lov til en ganske kort Tid at beholde Stillingen som Verdens største Skib.

Cunard Linien bygger allerede nu en endnu større Damper hos John Brown & Co., Ltd., Clydebank, den faar Navnet »Aquitania«, og White-Star Linien har ogsaa bestilt et Kampeskib hos Harland og Wolff i Belfast. Det har allerede faaet Navnet »Gigantic« og skal være endnu større end »Aquitania«.

Der synes saaledes i Øjeblikket ingen Grænser at være for Størrelsen af de Kampeskibe, hvormed de to store søfarende Nationer, England og Tyskland, søger at overbyde hinanden.

Paa et enkelt Punkt synes imidlertid Grænsen at være naaet; nemlig: Farten.

»Lusitania« og »Mauritania« betød i sin Tid med deres 25½—26 Knobs Fart et stort Fremskridt fra de tidligere Hurtigdamperne, men efter den Tid er Farten igen dalet. »Olympic« løber kun 22 Knob og »Imperatore« 23 Knob.

S. H.

## Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

### Krigskontrabande.

Regelen er vistnok den, at de i Almindelighed benyttede Maanedscerlepartier ikke paa tilstrækkelig Maade beskytter Rederiet mod, at Tidsbefragterne kan benytte Skibene hensynsløst under en Krig, saa at den ogede Profit, som Krigen medfører, kommer Maanedsbefragterne til Gode, medens selve Risikoen bliver Rederiets. Det er almindeligt, at Tidscerlepartierne bestemmer, at Befragterne kun maa afskibe, hvad der kaldes »lawful merchandise«. Det anses efter engelsk Ret ikke for noget Brud paa Neutraliteten eller for en dadelværdig endsige nogen strafbar Handling af en neutral Stats Undersaatter at føre Krigskontrabande. Det er anderledes her i Norge. Saaledes har den norske Regering i Anledning af Krigen mellem Italien og Tyrkiet udstedt et Cirkulære, hvori Undersaatterne indskræpes deres Pligter overfor de krigsførende Magter med Hensyn til at overholde Neutraliteten. Saaledes indskræper blandt andet dette Cirkulære Lovens Bestemmelser om, at der ikke maa transporteres Varer, som er Krigskontrabande, og det bestemmes videre, at den, der overtræder disse Pligter, begaar en Forbrydelse, der medfører Bødestraf, Fængsel eller Erstatningsansvar. Naar nu et norsk Skib befragtes til engelske Maanedsbefragtere, og disse f. Eks. under den nuværende Krig forlanger, at Skibet skal transportere Kul eller andre Fornødenheder til de italienske Stridskræfter i Tripolis, saa kan Rederiet efter norsk Ret selvfølgelig hverken være berettiget eller forpligtet til at udføre denne Rejse, og Mandskabet vil med rette kunne vægre sig ved

N	2640	West Indies. — Island of Haiti, West Coast of Haiti: St. Marc Bay; Petit Goave Bay.
N	2694	North America. — Canada, Prince Edward Island; Casanpeque Harbor.
N	2653	West Indies. — Island of Haiti, South Coast of Haiti and Dominican Republic: Jacmel Bay to Bernhona.
N	2682	North America. — Newfoundland, East Coast: Hare Bay.
N	2702	East coast of Central America. — Nicaragua: San Juan del Norte (Greytown) to Bluefields Bintl.
N	2650	West Indies. — Island of Haiti, East Coast of Dominican Republic: Saona Island to Cape Engaño.
N	2652	West Indies. — Island of Haiti, South Coast of Dominican Republic: Barahona to Santo Domingo.
+	952	West Indies. — Ports on the North and West Coasts of Haiti.
R	14	Japan.
R	262 a	Hokushu, South Coast. — Maroran Kô. Karafuto. — Karafuto (Sakhalin Island), Southern Portion.
R	247	Tyskland, Juni 1912.
R	283	Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Brunsbüttel bis Krausland. 1: 25 000. Nordatlantischer Ozean. Englischer Kanal: Reede von Brest. 1: 30 000.

at blive om Bord og deltage i Rejsen. Det skulde da synes temmelig indlysende, at naar Rederiet har betinget sig »lawful merchandise«, saa har det derved villet dække sig mod, at Befragterne kan forlange, at det skal udføre Rejser, som efter Flagets Lov er forbudt, og som vil kunne paaføre Rederiet Strafansvar. Det vilde imidlertid være ønskeligt, om det blev noget stærkere pointeret i Maanedscerteparterne, at der ikke kan paahvile Rederiet saadan Forpligtelse, saaledes at enhver Misforstaaelse er umulig, selv om Sagen skal afgøres ved engelsk Voldgift eller Domstol.

Klausul 24 i Baltimore Certepartiet forekommer Foreningen at være fyldestgørende i saa Henseende. Den lyder saaledes: »That in the event of war between the nation to whose flag the chartered Steamer belongs and any European power or any other power operating or likely to operate in European waters. Charterers and/or Owners shall have the option of cancelling this Charter.

No voyage to be undertaken, or goods or cargoes loaded that would involve risk of seizure, capture or penalty by Rulers or Governments.«

### Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har der inlet Steds fundet Forandringer af særlig nævneværdig Betydning Sted. Overalt er Tønen fast, saavel for udgaaende som hjemgaaende, og Befragterne har gennemgaaende betydelig Vanskelighed ved at skaffe sig Tonnage, paa Grund af Redernes høje Forlangender. La Plata slovede lidt af for ganske prompt Lastning, men pr. August og senere er Interes-

sen usvækket paa Basis af c. 19/6 O. C. (+ 6 d., direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen. Nok saa interessant er det, at Azow har begyndt at røre paa sig for August, og nogle Afslutninger effektueredes paa Basis af c. 12/6 Rotterdam, 13/3 Antwerpen, 13/6 Hamburg eller Weseren pr. 1.—15. August. Det vil herefter næppe være længe, inden Sortehavet følger efter, hvilket igen vil stimulere Fragterne fra Indien. En enkelt Afslutning pr. ultimo Juli—primo August, nemlig 20/6 (= 2 pCl.) fra Kurra- chee til udsøgt Havn, peger i den Retning, og der er ikke Tvivl om, at vi vil faa endnu bedre Rater at se end foranmænte, alt eftersom Tiden rykker frem. Det er tilfredsstillende at bemærke, at Kulfragterne til Middelhavet samtidig ikke giver en Kende efter; tværtimod er der de sidste Dage i flere Retninger betalt de højeste Rater i mange Aar. f. Eks. Swansea/Tunis Fres. 17.25 Kul, 18.25 Briketter (1.900), Kul Tyne/Nizza 13/6 (2.000 med 400 Tons daglig Losning), Palermo 12/6 (4.000). Fra U. S. gøres der kun meget lidt for Øjeblikket, men Undertonen er fast. Der er en Del Begær for Timecharter-Tonnage til gode Rater. I Nord- og Østersøen er Forholdene omtrent som for en Uge siden, altsaa særdeles tilfredsstillende. Meget høje Rater er betalt for Trælaster fra Botten, bl. a. Fres. 83 for Bjælker til Aleksandria, Fres. 50 à 56 D. B. B., Finland/Antwerpen, 40/— Skellefteå/London, 45/— Nordfinland/Kings Lynn, Fres. 40 pr. Favn Pulpwood Uleå- borg/Rotterdam (1.100 Favne), og der er fremdeles mange Laster i Markedet. Kulfragterne holder sig for prompt Lastning paa omtrentlig samme Niveau som for en Uge siden, men pr. August, naar Afskibningerne fra Skotland efter »the holidays« igen er i fuld Gang, vil Raterne utvilsomt blive højere. —

Skrevet den 16. Juli 1912.

## Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende godt med Tilbud af et betydeligt Antal Laster, og der er i forløbne Uge sluttet udover sidste Noteringer 60 a 62 Fres. fra Sydbotten til gode franske Kanalhavne med Tillæg for de mindre gode, 47/6 a 50/ til engelske Kanalhavne for Skurlast eller Stav med tilsvarende Tillæg fra Norrbotten. Rusland er nu fremme med Oljekagelaster til England og Danmark, men Raterne, der noteres, svarer ikke til Træfragterne, ligesom Størrelsen af Parlierne er begrænset, Tyskland har fremdeles nogle Korn- og Trælaster, hvoraf enkelte Havrelaster er sluttet til gode Rater; Vestsverige og Østnorge har indrømmet Tillæg til tidligere Rater, og det samme Forhold er til Stede for Islaster, medens Redernes Fordring samtidig er højere.

Returlaster Vest fra er vedvarende gode med Kulfragter fra Østkyst til danske og tyske Østersøhavne £ 9½ a 10½ efter Størrelse og Løsepladse ligesom Clayfragter fra Kanalhavne samt nogle Oljekagelaster til Danmark og Østersøen noteres og betaler gode Rater 9 a 11/ resp. 12½ a 14 Fres pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe er alt saa godt som uforandret siden sidste Beretning; Nordtyskland har kun faa Kornladninger i Markedet og noterer bl. a. fra Koenigsberg 4 M., Stolpmünde 3½ a 3¾ M., Stralsund 3½ M. for Rug. Lübeck er vedblivende fast med rigelige Udbyd af Gibs- og Kainillaster, og for prompte Skibe vil acceptable Rater kunne gennemføres. Sverige er ogsaa vedblivende fast, hvad angaar Sten- og til Dels ogsaa Trælaster; derimod er det mere knapt med Lervarer fra Sundhavnene. Danmark har fra Provinserne udover enkelte Majs- og Hvedeladninger til andre Provinshavne ikke meget af Interesse; Kjøbenhavn sluttede en Del Skibe, saaledes for Majs til Køge 10 Øre, Aarhus 2½ Kr. og for Foderhvede til Horsens 14 Øre, Skive 20 Øre, Fakse 11 Øre, og der er endnu Anvendelse for nogle Skibe til lignende Rater.

## Havarier og Forlis.

Vera, Skonnert, er paa Rejsen fra Cimbria med Cement til Finland kommet paa Grund paa Lisegrunden i Nærheden af Marstal. Af Skibets Last, c. 1,000 Tdr., er det meste kastet over Bord, da Lasten er fuld af Vand.

Courant, Dpsk. af Tyvedstrand, er paa Rejsen fra Glasgow til Horsens med en Ladning Kul strandet paa Norges Kyst.

Chr. Gylstorff, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Seaham efter Kollision med Dpsk. »Martha» af Newport, som tog en Del Skade. »Chr. Gylstorff»s egen Skade er kun ringe.

Ægir, 3/m. Skonnert af Marstal, har ved Afsejlingen fra Frederiksstad til Banff været paa Grund. Efter at have løstet en Del af Lasten kom »Ægir» flot og er indbragt til Frederiksstad for Undersøgelse.

Helga, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afsejlingen fra Rouen været paa Grund, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Esrom, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 13. ds. udfor Gravesend i Kollision med Dpsk. »Clare Mackay» af Glasgow. »Esrom» fik lidt Skade paa Bagbordsside, den skotske Dampner fik Skade paa Stævnen. Den 14. ds. kom »Esrom» i Kollision med Barksk. »P. C. Petersen» af Kristiania, der fik nogen ovenbords Skade.

Domino, Dpsk. af Liverpool, er den 14. ds. indkommet hertil paa Rejsen fra Danzig til Manchester. Skibet havde om Natten udfor Middelfrunden været i Kollision med et ubekendt Skib. »Domino» fik Skade paa Stævnen og reparerer her.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned 1912 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 8 amerikanske, 1 argentinsk, 1 østrigsk, 11 britiske, 1 dansk, 5 franske, 2 tyske, 5 italienske, 6 norske, 6 russiske, 3 spanske, 7 svenske, ialt 56. Dampskibe: 3 amerikanske, 1 argentinsk, 11 britiske, 1 japansk, 2 norske, 2 spanske, 2 svenske, 1 tyrkisk, ialt 23.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 23, Kollision 5, kæntret 4, koudammeret og ophugget 14, konverteret til Lægere 6, savnet 4, for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 2, beskadiget af Ild 3, kæntret 3, ophugget 2.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fragtdamperen »Møde» (Stabelnummer 135), bygget for Regning Stockholms Rederiaktieholag »Svea» i Stockholm, blev den 13. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey», er 250 Fod langt i Hoveddækket, 37 Fod bredt og 24 Fod dybt, det bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 1,000 I. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

De forenede Bryggeriers  
**ANKER ØL**

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Høvmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS  
  
AKVAVITTER.

## Skibsefterretninger

## Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, afg. London 16./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Galata 13./7. — Algarve, Borries, ank. Marseille 12./7. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Havre 13./7. — Anglo Dane, Tomesen, pass. Brunsbüttel 16./7. — Antwerpen, Madsen, ank. her 16./7. — Arkansas, Petersen, ank. Tampa 14./7. — Arno, Fischer, ank. her 17./7. — Anrora, Gommesen, afg. Antwerpen 14./7. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 16./7. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Petersborg 16./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 10./7. — Christian IX, Mikkelsen, afg. herfra 15./7. — Dagmar, Bogvad, afg. Livorno 15./7. — Esbjerg, Strulve, ank. her 14./7. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 21./7. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 13./7. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 10./7. — Hengest, Munk, afg. herfra 16./7. — Hjelms, Henriksen, ank. her 17./7. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. her 15./7. — Jolantha, Rasmussen, ank. her 14./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 9./7. — Kentucky, Andresen, ank. Newport 14./7. — Kiow, Jørgensen, ank. Riga 11./7. — Kursk, Wieneke, pass. Brunsbüttel 15./7. — Loire, Craignou, afg. herfra 15./7. — Louise, Larsen, ank. London 14./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 5./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Salonica 16./7. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 14./7. — Moskva, Jønsen, ank. Antwerpen 10./7. — Nicolai II, Jørgensen, ank. her 30./6. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 16./7. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 14./7. — Odessa, afg. Hull 16./7. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 13./7. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 4./7. — Perm, Gotthardt, ank. London 16./7. — Pregel, Iversen, afg. Petersborg 11./7. — Saga, Hansen, pass. Onessant 13./7. — Saratov, pass. Holtenuu 15./7. — Saxo, Müller, ank. Liban 12./7. — Seine, le Dizes, ank. Bordeaux 14./7. — Texax, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 13./7. — Thyra, Dam, afg. herfra 16./7. til Stettin. — Tiber, Beech, ank. Petersborg 6./7. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 8./7. — Tula, Therkildsen, afg. Antwerpen 12./7. — Tyr, Thuring, afg. herfra 16./7. — United States, Gottsche, ank. her 14./7. — Viking, Meyer, ank. Petersborg 9./7.



**Vesterhavet.** Nautik, Nielsen, afg. Boness 16./7. til Aarhus. — Marie, B. Nielsen, pass. Helsingør 16./7. for Alicante. — Stella, Basse, pass. Cape Wrath 16./7. for Lerwick. — Norma, Degu, afg. Pernau 16./7. til Preston. — Nordseu, Gram, ank. Huelva 15./7. — Dagmar, Skou, afg. Gibraltar 15./7. til Nantes. Polly, Mathiasen, afg. Fraserburgh 15./7. til Howdon Dock. — Nancy, Mikkelsen, pass. Helsingør 15./7. for Barcelona. — Laura, Lund, afg. Hook of Holland 14./7. til Valencia. — Ulla, Hansen, afg. Brixham 14./7. til Rabat. — Fylla, Brinch, afg. Helsingør 14./7. til Lovisa. — Høbe, Gregersen, afg. Kotka 13./7. til Abo. — Cito, Jepsen, afg. Hernøsand 13./7. til Palma. — Nexos, Sørensen, afg. Hook of Holland 12./7. til Valencia. — Johanne, Thøgersen, afg. Denia 12./7. til Hull. — Ellen, Hansen, afg. Hook of Holland 12./7. til Barcelona. — Bodil, Jensen, afg. Gibraltar 12./7. til Bristol. — Karla, Nielson, ank. Huelva 11./7.

**G. K. Hansen.** Aggersborg pass. Kjøbenhavn 15./7. — Amalieborg ank. Helsingør 12./7. — Anna Mærsk afg. Lübeck 12./7. — Bratlingsborg pass. Las Palmas 13./7. — Børglum afg. Huelva 15./7. — Chassio Mærsk afg. Petersborg 13./7. — Dansborg pass. Gibraltar 14./7. — Eleonora Mærsk pass. Holtenau 12./7. — Elsborg pass. Dungeuss 11./7. — Esrom ank. London 18./6. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 11./7. — Frødensborg ank. Graugemouth 11./7. — Frederiksborg afg. Pozzoli 12./7. — Guldborg pass. Gibraltar 15./7. — Gurte afg. Newcastle 12./7. — Hammorshus ank. Mo 14./7. — Harildsborg ank. Hull 8./7. — Hundborg ank. Pernau 13./7. — Høneborg ank. Blyth 13./7. — Jelling ank. Wismar 13./7. — Jomsborg ank. Newport 30./6. — Jungshoved ank. Barcelona 9./7. — Jægersborg ank. Jacobstad 9./7. — Kallundborg ank. Sunderland 13./7. — Kalo ank. Jacobstad 11./7. — Klampenborg ank. Cardiff 9./7. — Kronborg ank. Mobile 9./7. — Løjre afg. Newcastle 13./7. — Lilleborg ank. Aalborg 14./7. — Marselisborg afg. Troon 13./7. — Næsborg ank. Dunckerque 30./6. — Petor Mærsk ank. Hull 6./7. — Randelsborg afg. Petersborg 13./7. — Rosenborg afg. Methil 14./7. — Silkeborg afg. West Hartlepool 13./7. — Skanderborg ank. Newport 9./7. — Skjoldborg afg. Huelva 15./7. — Skodsborg afg. Ypila 12./7. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 14./7. — Stegolborg pass. Löttingen 11./7. — Sjørnøborg afg. Huelva 10./7. — Søborg afg. Barry 10./7. — Taarnborg ank. Hull 15./7. — Tuborg ank. Inviden 7./7. — Ulfborg ank. Newcastle 13./7. — Uranienborg ank. Antwerpen 15./7. — Visborg ank. Kjøbenhavn 14./7. — Vordingborg ank. Houffeur 10./7. — Ørkild afg. Singapore 13./7.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Acton Grange 15./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 15./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 15./7. — Russ, Petersen, afg. Rotterdam 13./7. til Miramichi. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 11./7. til Acton Grange. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 13./7. — Michail Ontehonkoff, Harboe, afg. Sarpsborg 13./7. til Tyne. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Kjøbenhavn 14./7. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 10./7. til Danmark. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 7./7. — Nawa, Dahl, afg. Troon 6./7. til Pugwash.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Sabang 16./7. hjemg. — Samui afg. Sabang 1./7. hjemg. — Bandon afg. Vliessingen 14./7. udg. — Pangan afg. Sabang 10./7. hjemg. — Ørkild afg. Singapore 13./7. udg. — Tranquebar afg. Port Said 10./7. udg. — Estonia pass. Perim 29./6. udg. — Arabien afg. Port Said 14./7. hjemg. — Cathay afg. Pondicherry 11./7. hjemg. — Chumpon afg. Funchal 7./7. udg. — Indien pass. Gibraltar 15./7. hjemg. — Kina ank. Montevideo 8./7. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 10./7. hjemg. — St. Croix afg. Madeira 9./7. udg. — St. Jau afg. Nørre Sundby 16./7. udg.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Burntisland 13./7. — Martha, Christensen, ank. Stuksund 15./7. — Elna, Rathje, afg. Blyth 16./7. — Therese, Pedersen, afg. Archangelsk 11./7. — Harriet, Larsen, afg. Archangelsk 16./7. — Dagny, Therkildsen, afg. Piteå 13./7. — Simone, Møller, afg. Houden Dock 11./7. — Jeanno, Olsen, ank. Blyth 16./7. — Vera, Larsen, ank. Rouen 14./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 8./7. — Annine, Leth, ank. Tyne Dock 13./7. — Kamna, Löffler, afg. Archangelsk 15./7.

**Term.** Sara, Jensen, ank. Petersborg 15./7. — Helene, Sørensen, ank. Hull 15./7. — Sjælland, Svarrer, ank. Antwerpen 16./7. — Agnete, Dam, ank. Rouen 13./7. — Hermin, Farup, afg. Petersborg 14./7. — Alice, Jørgensen, afg. Grimshy 14./7.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 14./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Petersborg 16./7. — Valborg, Hansen, ank. Bordeaux 8./7. — Estrid, Hansen, afg. Windau 11./7. — Gunhild, Hansen, ank. Nakskov 14./7.

**Havet.** Fyeu, Mathiasen, ank. Archangelsk 13./7. —

**Dania.** Ely, Hansen, ank. Archangelsk 27./6. — Nelly, Clausen, pass. Kjøbenhavn 13./7. for Taragona. — Fanny, Eriksen, ank. til Abo 16./7. — Lilly, Nielsen, afg. Nyborg 16./7. til Kjøbenhavn. — Alexy, Sørensen, ank. Gijun 10./7. — Dagny, Bang, ank. Rivadasella 13./7. — Mary, Clausen, ank. Swansea 7./7.

**Vulcan.** Vulcan, Smith, ank. Antwerpen 13./7. — London, Boin, ank. Hull 22./6. — Paris, Tholander, afg. Ghent 12./7. til Kronstadt. — Bryssel, Kaas, ank. Hull 12./7.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Leith 14./7. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Kuusiluoto 10./7. — Roma, v. Thun, ank. Leith 14./7.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 13./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Port Amboy 14./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Preston 16./7. — Svend, Schmidt, afg. Augusta 15./7. — Urania, Clausen, ank. Kiel 15./7.

**Nordseu.** Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 6./7. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Kjøbenhavn 16./7. — Holland, Poulsen, ank. Lavik 14./7. — England, Andersen, ank. Karrebaksmunde 16./7. — Rusland, Bennetsen, ank. Korsør 14./7.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Brügge 13./7. — Europa, Hansen, ank. Antwerpen 11./7. — Frankrig, Friis, ank. London 13./7.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Rotterdam 10./7. — Freja, Nielsen, ank. Helsingør 16./7. — Vera, Thing, afg. Hull 16./7.

**Dansk Rederi-Aktieselskab.** Thorvaldson, Stefken, afg. Boness 10./7.

**Ere.** Energi, Jensen, ank. Tuborg 13./7. — Erindring, Nielsen, ank. Malmö 15./7.

**Thure.** H. A. Hansen, Hansen, ank. La Rochelle 14./7.

### Sejlskibe.

**Ere.** Ingolf, Olsen, pass. Kjøbenhavn 10./7. p. R. t. Kirkwall. — Kristian, Nielsen, ank. Libau 9./7. — Kristine, Rasmussen, ank. Trawemünde 10./7. — Industri, Ranhaugen, ank. St. John u. F. 9./7. — Ofelia, Culsen, ank. Grandank N. F. 10./7. — C. M. Petersen, ank. Libau 11./7. — Hermod, Dreimann, ank. Dalhousi 10./7. — Høbe, Gregersen, afg. Burutisland 8./7. til Østrand. — Motte, Bager, ank. Klaking 10./7. — Mary, Andersen, ank. Vestmannøerne 10./7. — Herkules, Bager, ank. Danzig 10./7. — Johanne, Stegmann, ank. Karlsban 11./7. — Fremad, Hansen, ank. Svendborg 11./7. — Marie, Boye, ank. Koncardine 10./7. — Castor, Sonne, afg. Æroskjøbing 10./7. til Westport. — Adele, Weber, ank. Sølvborg 11./7. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Malmö 12./7. — Mathilde, Hansen, ank. Flensborg 12./7. — Kathinka, Olsen, ank. West Wemyss 12./7. — Alfa, Madsen, afg. Göteborg 13./7. til Dukar. — Norden, Rasmussen, ank. Burntisland 13./7. — Smart, Christensen, ank. Hernøsand 13./7. — Mariana, Petersen, ank. Randers 13./7. — Minde, Rasmussen, ank. Stubbekjøbing 13./7. — Hejmdal, Staugaard, ank. Malmö 14./7. — Saga, Olsen, ank. Newcastle (New Brunswick) 13./7. — Johanne, Hansen, ank. Drobak 15./7. — Svip, Jensen, ank. Moss 15./7. — Nathalia, Eriksen, ank. Uleåborg 14./7.

**Svendborg.** Vora, Jensen, ank. Reval 9./7. — Yrsa, Sørensen, ank. Salombal 9./7. — Alfrede, Clausen, ank. Trängsund 9./7. — Urda, Skov, ank. Røders 9./7. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Kings Lynn 9./7. — Clytia, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 10./7. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Königsherg 10./7. — Niels Juel, Olsen, ank. Fowey 10./7. — Pallesen, Jensen, ank. Lyssington 10./7. — Fulvia, Petersen, ank. Malmö 10./7. — Fortuna, Jørgensen, ank. Pont l'Abbé 11./7. — Sophie, Hansen, ank. Sundswall 10./7. — Otto, Klug, ank. Göteborg 10./7. — Ellen, Andersen, ank. Kotka 11./7. — Severine, Hansen, ank. Trawemünde 10./7. — Rossing, Larsen, ank. Archangelsk 10./7. — Marie, Nielsen, ank. Stettin 11./7. — Philip, Christensen, ank. Port Madoc 10./7. — Leif, Andersen, ank. Reval 11./7. — Ludvig, Norregaard, ank. Drobak 11./7. — Noah, Jørgensen, ank. Lorient 11./7. — Rutb, Falentin, ank. Drobak 11./7. — Nanna, Madsen, ank. Lorient 11./7. — Helge, Nielsen, ank. Lappvik 13./7. — Emilie, Rasmussen, ank. Charlestown (C) 13./7. — Bellona, Nielsen, ank. Aalborg 13./7. — Hans Emil, Skov, ank. Sækkjøbing 12./7. — Maagon, Jensen, ank. Lorient 13./7. — Jason, Hansen, ank. Wasa 13./7. — Rita, Hansen, ank. Stralsund 15./3. — Urda, Robech, ank. Porsgrund 13./7. — Konkordia, Nielsen, ank. Uleåborg 14./7. — Valborg, Rasmussen, ank. San Servan 16./7. — Urania, Jensen, ank. Dunckerque 16./7. — Primula, Jørgensen, ank. Port l'Abbé 13./7. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Rochester 16./7. — Peter, Hansen, ank. Lysekil 16./7. — Haabet, Andersen, ank. Eu 16./7.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Juli 1912. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — St. Thomas Havn. — Kampeskibet »Imperator». — Af Nordisk Skibsførerforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Koh og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.).

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1102  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Stedvorders & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cron-fadt.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmæglere, Dampskibssagenter  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: **Harkristiansen.**

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stedvorder.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.).  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garantierar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hecksher & Søn's Eftflg.**  
Grundlagt 1797.  
Edsvorne Skibsmæglere.  
Agenter for  
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.  
Telegr.-Adr.: **Heckshers.** Tlf. 7898.

Cronfadt  
Tlf. „Hansens“

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
København.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. G. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Saen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventar  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotsbyrting“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“.  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

**BENDIXENS KURSUS**  
Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

**Undervisning**

i **Dansk** (Retekrivning, Korresp.), **Tysk, Engelsk, Fransk.** For Sømand, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller fuaa Enetimer paa **Bendixens Kursus.** Torvegade 25, St. Tlf. **Byen 1925 x.**

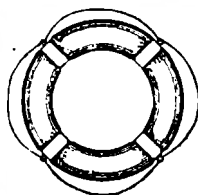


**OLSKIND**  
**Bedste Olietøj**  
**Patent**  
Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overall.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.



**ROAR ROSING,**  
Vestervoldgade 92, København B.  
**Redningsapparater**  
af Renhaar og Kapok.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**  
Rug- og Skibsbrødfabrik  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skourog“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sejus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sejus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østeræen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS  
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Provantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens  
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52-53.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Juli 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af

**Tekn. Maskinhandel.**



Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.  
Toldboden, Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl. - Hof-Leverandør.  
Niels Juelgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr. Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Træskibbunde  
Leverandør til Flaaden

**Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM) HOLZAPFEL**  
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum  
Telefon 5801  
Leverandør til Statsbanerne

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
Piliat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
og besørger  
telegrafiske Udbetalinger  
paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben hver Dag fra Kl. 10-5.**

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

**Sextanter-Kompasser**  
Capt. Clausens  
Kontrolldybdemaaler  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
15 KØBMAGERGADE 15  
Undgaa Fejltagelse.



**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
Vesterbrogade 26 Telf. 6138  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregaa i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændigt uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skruetakslers leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tillbyder Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar  
/Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. N 459

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Kakerlakker-**  
**pulver**  
à 50 Øre.  
**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Tlf. Byen 2496.**Bjorch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Herlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

**Ekstra prima amerikansk**  
**Bomuldsdug**

faas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

**Remingtons**Factura- og Bogholderimaskine  
skriver, adderer og subtraherer  
L. Kristensen, 27, Vestergade.Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibereferi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Har De én Gang prøvet

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.

Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2. Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

**De private Assurandører lim.**

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6 og 4106.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holmens Kanal 22.

Copenagure

42

**VÆGGELUS.** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid-  
der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,  
Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti.  
Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496

„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

**Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter**

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverandør til D. F. O. S.

**Nærum**  
**Kostskole.**Indmeldelser modtages til  
Forberedelses- og Mellem-  
skoleklasserne; 1 Gymnasie-  
klasse nyspr. og mat. og 2  
Gymn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**RATIN**Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgekontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662.**ZOOLOG. HAVE**  
i Kjøbenhavn  
køber gerne for den  
brugbare Dyr.**C. Ring Andersen**

Joh. P. Brandts ENN.

**SKIBSHANDEL**

Svendborg.

**Officielle Bekendtgørelser.****Auktion over Sanddampbaaden „Hvalen“.**Mandag den 5. August d. A. Em. Kl. 2 paa Raadhuset  
i Nakskov stiller Sandgraver V. Rasmussen af Nakskov den  
ham tilhørende Sanddampbaad „Hvalen“ til Bortsalg ved  
offentlig Auktion.Baaden, der er i god Stand, kan fra nu af stadig ses i  
Virksomhed ved Henvendelse til Ejeren. Den laster 120 Tons  
(60 Læster) Sand.

Betalingen erlægges til undertegnede Incassator.

Nakskov, den 19. Juli 1912.

**C. F. Bang,**  
Byfogedfuldmægtig.

Kjøbenhavn, d. 25. Juli 1912.

Traadløs Telegrafering paa Søen. Den internationale Konference angaaende traadløs Telegrafering, som har været samlet i London siden den 4. Juni, blev, som allerede meddelt, sluttet den 5. Juli. Konferencen har ialt holdt 28 Møder. Konventionen og de ny Regler, som knytter sig til den, blev undertegnet af alle de Landes Delegerede (c. 30), som har været repræsenteret paa Konferencen. Efter den engelske Regerings Anmodning har Konferencen særlig beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Brugen af traadløs Telegrafering til Forebyggelse af Søulykker, og efter en indgaaende Diskussion blev følgende Resolution til Gunst for Principet om tvungen Udrustning af Skibe med traadløs Telegraf stemmig vedtaget: »Den internationale Radio-Telegraf Konference udtaler, efter at have undersøgt de Skridt, som bør tages for at forhindre Ulykker paa Søen og for Ydelsen af Hjælp, hvis saadanne indtræffer, at i den almindelige Søfarts Interesse, bør der paalægges visse Klasser af Skibe Forpligtelse til at være forsynet med traadløs Telegraf.

Da Konferencen ikke har Magt til at paabyde denne Forpligtelse udtaler den det Ønske, at de nødvendige Forholdsregler i denne Henseende maa blive taget af de respektive Regeringer.

Konferencen finder det desuden af Vigtighed saa vidt som muligt, at sikre Ensartethed i de Forholdsregler, som de enkelte Lande maa træffe for at paalægge denne Forpligtelse, og foreslaar derfor Regeringerne at træffe en indbyrdes Overenskomst om et ensartet Grundlag for Lovgivningen paa dette Omraade.

Sluttelig anbefaler Konferencen Regeringerne Ønskeligheden af at etablere et Antal Kyststationer for traadløs Telegrafering, med fast Betjening, i ethvert maritimt Land, i Overensstemmelse med Søfartens Behov.

I Fremtiden vil det blive forlangt, at Skibene er forsynet med en Hjælpe-Maskine, som kan drive de traadløse Apparater i det mindste i seks Timer. Denne Kraft-Installation skal anbringes paa saa sikkert et Sted som muligt, og skal ganske kunde klare sig selv, saaledes at et Uheld, der overgaar et Skib, og som forhindrer Skibsmaskinen i at arbejde, ikke faar nogen Indflydelse paa de traadløse Apparater.

For at forminske Faren for, at et Nødtraab skal forblive uhørt, er der blevet fastsat Regler for Betjeningen af de traadløse Apparater i de forskellige Klasser af Skibe. Paa 1ste Klasses Skibe vil der blive fordret en permanent Vagtjeneste, hvorfor der maa have to fuldt uddannede Telegrafister om Bord. Paa 2den Klasses Skibe, hvor en permanent Vagtjeneste ikke kan betragtes som gennemførlig, skal Telegrafisten lytte ved Apparatet de første ti Minutter af hver Time. I de mindste Skibe, saasom Fiskerfartøjer o. s. v. foreskrives der ingen regelmæssig Vagtjeneste.

Der er desforuden blevet vedtaget Regler baade for Skibe og Landstationer der paabyder, at indstille Arbejdet og lytte ved Slutningen af hvert Kvarter i Tilfælde, hvor det er sandsynligt, at Nødtraab ellers ikke maatte blive hørt.

For at forhindre Forvirring vil det Skib, der er i Nød, i Fremtiden have Raadighed over den traadløse Telegrafering paa alle de Stationer, der er i dets Nærhed. Telegrafisterne paa ethvert Skib bliver nu stillet under Kaptajnens direkte Befaling.

Mange andre Ændringer, hovedsagelig af teknisk Natur, er blevet foretaget i Reglerne med den Hensigt at lette Tjenestens Gang. Alle de paagældende Lande har nu truffet Aftale om, at alle Skibe skal være forpligtet til at korrespondere med hverandre, uden Hensyn til, hvilket System af traadløs Telegraf de er forsynet med.

Det besluttedes, at den næste Konference skal afholdes i Washington i 1917. (Shipp. Gaz.)

Rutedampere og Søgelys. Hamburg—Amerika-Linien har anbragt et elektrisk Søgelys af den største Styrke, som kan kaste Lys paa Genstande i fem Somils Afstand, paa Damperen »Kaiserin Augusta Victoria«. Søgelyset har samme Styrke som 80,000 Lys, og samme Størrelse og Rækkevidde som dem, der er anbragt i de tyske Orlogsmænd. Da Skibet fornylig nærmede sig New York brugte det Søgelyset i Taage og Kaptajnen kunde derved tydelig læse Navnet paa Ambrose Channel Fyrskib i en Sømil Afstand. »Kaiserin Augusta Victoria« er den første, store Rutedamper, som bruger dette Middel for at sikre sig imod Kollisioner med Isbjerge og andre Skibe, saaledes som det er blevet anbefalet af De forenede Staters Senats-Komité efter Forhørene i »Titanic«-Sagen. Apparatet er fabrikeret specielt til Skibet og blev bragt til Hamburg i et Særtog, der først ankom fire Timer førend Skibets Afgang. Det maaler  $7\frac{1}{2}$  Fod i Højden og fire Fod i Dybden. Skibets Kaptajn mener, at dette Søgelys vil kunne være til stor Nytte, og kan bruges med fuldkommen Sikkerhed. (Shipp. Gaz.)

»Titanic« og Lloyds Register. Mr. A. Scott, Sekretær ved Lloyds Register, skriver til »Shipp. Gaz.«: »Med Hensyn til de Meddelelser, som er fremkommet i Pressen i Anledning af Forhøret angaaende »Titanic«s Forlis, og som gaar ud paa, at dette Skib hovedsagelig var bygget i Overensstemmelse med de Fordringer, som stilles af Lloyds Register, er jeg bemyndiget til at sige, at disse Meddelelser er umøjagtige. Tværtimod gælder det, at det nævnte Skib med Hensyn til vigtige Dele af dets Bygning ikke opfyldte de Fordringer, som Lloyds Register stiller til et Skib af saadanne Dimensioner.

Jeg vil dog ikke et Øjeblik paastaa, at denne Omstændighed har haft nogen som helst Indflydelse paa Skibets Forlis, hvorfor ogsaa denne Udtalelse af gode Grunde er blevet holdt tilbage til efter Forhørets Slutning. Men af Retfærdighedshensyn imod det nævnte Klassifikations-selskab og dem, som stoler paa dets Klassifikation, maa det anses som rigtigt at fjærne det fejlagtige Indtryk, som man maatte faa med Hensyn til Maalet for Lloyds Registers Klassifikationer, hvis de nævnte Meddelelser forblev uimodsagt.

Kinesiske Søroverier. Et dristigt Søroveri, som har fundet Sted i Wei-hai-Wei Havn, er, i Følge »Shipp. Gaz.«, blevet indberettet af den derværende engelske Befuldmægtigede. En Bande, bestaaende af seks Sørovere, bevæbnet med Pistoler og Knive, entrede en stor kinesisk Djunk, overmandede Besætningen og sejlede Djunken ud af britisk Omraade. En af den fangede Besætning blev af Søroverne sendt tilbage med den Besked, at dersom der ikke blev betalt £. 300 i Løsepenge, vilde Resten af Besætningen blive dræbt og Djunken brændt. En Dampbarkasse blev straks bemandet med en Afdeling bevæbnet Politi og sendt ud for at forfølge Søroverne, som, da de saa sig overlistet, forsøgte at undkomme ved at svømme til Land. De tre af dem druknede imidlertid, og de andre tre blev fanget og skudt efter afsagt Dom.

Om et endnu alvorligere Tilfælde af Søroveri i kinesiske Farvande skriver »South China Morning Post« følgende:

Et større engelsk Motorfartøj »Chit On«, der sejler mellem Woochow og Nanking, forlod førstnævnte By den 17. Maj d. A. med c. 100 Passagerer og en betydelig Stykgodsladning. Da Skibet, efter at have sejlet c. 40 Somil, havde naaet et Sted ved Navn Tatlohok, trak en Søroverbande paa 12 Mand pludselig Revolvere frem, drev Besætningen ned under Dækket og plyndrede derefter Passagererne for c. 5,000 Dollars i rede Penge.

Enhver fik Valget mellem at aflevere sine Penge eller miste Livet. En af Passagererne, der forsøgte at gøre Modstand, blev øjeblikkelig skudt og Liget kastet over

Bord. Skibets Kaptajn blev strængt bevogtet, og da Arbejdet med at undersøge Passagerernes Bagage var endt, fik han Ordre til at lade Skibet vende og ankre ved Tatlungong. Efter Ankringen ødelagde Søroverne Maskinen i en saadan Udstrækning, at det tog en Maaned at reparere den igen, hvorefter de forlod Skibet. Da Efterretningen om det passerede naaede Woochow, blev en anden Motorbaad sendt ud efter »Chit On« for at bugsere den tilbage til Woochow.

St. Thomas Havn. Finansministeriet har meddelt Konsortiet til Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal indenfor den dansk-vestindiske Ø St. Thomas' Havn, at det er villigt til at give Samtykke til, at den for Konsortiet den 7. Juli 1912 udfærdigede Koncession overgaar til et Aktieselskab, der bliver at danne paa Grundlag af Vedtægter, der har været forelagt Ministeriet.

Konsortiet er gaaet ind paa, at der, naar Anlægene foretages i forskellige Afsnit, under det Afsnit, som først udføres, skal være indbefattet et formaalstjenligt og tidsvarende Dokanlæg, paa hvilket Finansministeriets Godkendelse skal indhentes.

Endvidere har Konsortiet erklæret sig villigt til i paakommende Tilfælde i saa vid Udstrækning som muligt at benytte dansk Arbejdskraft ved Foretagendet.

Sundhedsforanstaltninger i spanske Havne. Udenrigsministeriet har, i Henhold til en Indberetning fra den kgl. Konsul i Madrid, meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at de spanske Sundhedsautoriteter paa Grund af gentagne i den senere Tid i Marokko forekomne Pesttilfælde har paabudt, at alle Skibe fra marokkanske Havne, der med Ladning af Korn, Bælgfrugter eller Grøntsager anløber spanske Havne, indtil videre skal forevise et af den spanske Konsul i Indskibningshavnen udfærdiget Oprindelsescertifikat, der foruden de sædvanlige Opgivelser skal indeholde Oplysninger om Sundhedstilstanden paa det Sted, hvorfra Varerne stammer.

Skonnerten »Nordkaps Forlis. Den 20. ds. opdagede man, at en mindre Skonnert var sunket i Nærheden af Saltholmen. Man formodede straks, at det var den svenske Skonnert »Nordkap«, som for en Maaned Tid siden havde forladt Stettin med en Ladning Kul til Kabelfabriken i Middelfart, men ikke var ankommen til Bestemmelsesstedet. En Dykkerundersøgelse har i Følge »B. T.« bekræftet denne Formodning. Det er nu ligeledes i Følge »B. T.« bleven konstateret, at der er sket en Katastrofe. Da Dykkeren fra Svitzers »Hertha« nemlig var nede for at se paa Vraget, opdagede han et Lig, der sad indfultret i Takkelagen. Liget blev i Aftes ført til Kjøbenhavn og indbragt paa St. Johannes Stiftelse. Skonnerten formodes at være sejlet i Sænk af en Dampere.

Dardanellerne. Konstantinopel, den 21. Juli. Porten har ladet Løbet gennem Dardanellerne noget indsnævre ved en ny Minelinie. Der lægges dog ikke derved Handelsskibene nogen som helst Hindring i Vejen.  
(»Ritz. Bur.«)

Panamakanalen. London, den 16. Juli. Australiens Premierminister Fischer har meddelt den engelske Statssekretær for Kolonierne, at Australien slutter sig til Englands Protest overfor Amerika angaaende de fastsatte Afgifter for Passage gennem Panamakanalen.  
(»Ritz. Bur.«)

Den traadløse Telegraf. Washington, den 18. Juli. Repræsentanternes Hus har i Gaar vedtaget Lovforslaget angaaende den traadløse Telegrafering og det er tilstillet Præsident Taft til Underskrift. Det drejer sig som bekendt om Indførelse af uafbrudt Tjeneste paa de paagældende Stationer.  
(»Ritz. Bur.«)

Sunket Dampere. Kalundborg, den 23. Juli. Dampere »Malaga«, der var paa Rejse fra Marseille til Kalundborg og Kjøbenhavn med en stor Ladning Jordnødkager, er i Følge Telegram til Aftageren i Kalundborg, Importkompagniet, sunket undervejs.

Dampere, der var hjemmehørende i Sverig, afgik den 17. ds. fra Marseille. Udfør Kap Evropa ved Gibraltar kolliderede den med den engelske Dampere »Putney Bridge« og sank straks. Besætningen blev reddet af den engelske Dampere og bragt ind til Gibraltar.  
(»Ritz. Bur.«)

Meddelelser for Søfarende. Marineministeriet meddeler: Lystønden »Silde-Røn« er genudlagt, og Lystønden »Thyborøn-Kanal Nr. 2« er midlertidig inddraget.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien. Adalia, Lille-Asien, er erklæret for smittet af Pest.

Sverig: Øen Porto Rico er erklæret for smittet af Pest.

Konsulatsvæsnet. Den 9. Marts d. A. er Holger Steenstrup Glaesel af Guayaquil udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Lodsforholdene i Finland. Skibsmægler Lagerqvist i Åbo telegraferer den 23. ds. til os: »Lodsforholdene i Åbodistriktet er nu normale.«

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Det næste Punkt paa Dagsordenen var: Forslag fra Fyns Kredsstyrelse:

Forhandling om, at Bestyrelsen gennem »Bureau Veritas« søger Ændring i dette Klassifikationselskabs Bestemmelser om treaarig Bundbesigtigelse af Sejlskibe.

Skibsmægler H. A. Hansen, Thuro: Antedningen til dette Forslags Fremkomst er, at Bureau Veritas' Bestemmelser for Bundbesigtigelse af Skibene synes at være bleven strengere. Jeg skal ikke komme ind paa, hvorvidt Reglerne er forandrede, men under alle Omstændigheder stilles der nu meget strænge Fordringer. Som bekendt hedder det: Kalfatring hvert 5. Aar, og der er i og for sig ikke noget at sige dertil. Skibene kan saare godt trænge til Kalfatring hvert 5. Aar. Men vi har ikke skullet have Bundbesigtigelse hyppigere end hvert 5te Aar. Nu stilles der Fordring om Bundbesigtigelse hvert 3. Aar. Desuden er der som bekendt Fordringen om Tilsyn hvert andet Aar. Skal man nu have Bundbesigtigelse hvert 3. Aar, vil man i mange Tilfælde kunne faa Besigtigelse af et

Skib hvert Aar. Jeg ved ikke, hvad der egentlig kunde tale for denne strengere Behandling af Sejlskibe. Fyens Kredsstyrelse mener, der kunde være Anledning til at henlede Bestyrelsens Opmærksomhed derpaa og bede den prøve, om den ikke kunde opnaa, at Bureau Veritas i hvert Fald ikke fordrer Bundbesigtigelse af 1ste Klasses Skibe hvert 3. Aar. At stille Forslag til en Resolution finder jeg ikke Anledning til. Vi ønsker kun at henlede Bestyrelsens Opmærksomhed paa Sagen og bede den søge at opnaa nogen Lettelse i de omtalte Bestemmelser.

Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal, meddelte, at der efter hans Opfattelse ikke var Grund til at nære Frygt for nogen Skærpelse af Bureau Veritas' Regler.

Skibsmægler H. A. Hansen: Jeg har for nylig haft tre Skibe under Behandling og har faaet den Besked, at herefter skulde der være Bundbesigtigelse hvert 3. Aar. Mig bekendt har der ikke, naar der ikke forelaa Havari, været stillet Fordring om Bundbesigtigelse oftere end hvert 5. Aar. Der er altsaa indført strengere Regler. For 1ste Klasses Skibe kan jeg ikke indse Nødvendigheden deraf. Det er selvfølgelig i Redernes egen Interesse at holde Skibene godt vedlige. Hvis der fordredes Bundbesigtigelse hvert 4. Aar, kunde der ikke siges noget nævneværdigt dertil, idet det da kunde indrettes saaledes, at Besigtigelsen faldt sammen med To-Aars Besigtigelsen. Jeg tillader mig altsaa at fastholde Ønsket om, at Bestyrelsen tager Sagen under Overvejelse.

Formanden lovede, at Bestyrelsen skulde overveje Sagen, hvortil Mægler H. A. Hansen bemærkede, at andet havde han ikke tilsigtet.

Det næste Punkt paa Dagsordenen var: Valg af Stedet for Afholdelsen af næste ordinære Generalforsamling.

Formanden: Af Hensyn til, at Nyborg er et centralt Sted, foreslaar Bestyrelsen Nyborg til Stedet for næste Aarsgeneralforsamling.

Bestyrelsens Forslag om at afholde Aarsgeneralforsamlingen 1913 i Nyborg, vedtoges enstemmig.

Det sidste Punkt paa Dagsordenen var:

#### Forskelligt.

Formanden: Bestyrelsen har for de næste tre Aar genvalgt mig til Formand, og Skibsreder N. J. Ohlsen til Næstformand. Bestyrelsen er indgaaet paa fra 1. Januar 1913 at betale 1 Kr. mere pr. Eksemplar af *Dansk Søfartstidende* og har inlet haft imod, at Bladet fremtidig kun udgaar én Gang ugentlig.

Bestyrelsen vil have sin Opmærksomhed henvendt paa forskellige Fyrforbedringer, saasom Lohals Fyr, Franke Klint og Belysning af Svendborgsunds vestlige Del, og, naar Lejlighed gives, igen erindre derom. Man har fornylig ansøgt om, at Arbejdet ved en Fyrbelysning af Falske Bolsaks snarest maatte blive iværksat.

Der har i Fællesrepræsentationen været dette Mening med Hensyn til, hvad der burde gøres her. Nogle mente, der burde være Fyrtaarn, andre holdt paa Lysboje, men ved at forhøre underhaanden hos Ministeriet har vi erfaret, at vi næppe kan gøre Regning paa mere end en Lysboje. Det sidste har jo sine skæve Sider om Vinteren, naar der er Is. Der siges stadig, at der er ikke lidt Havari paa Bolsaksen, men det er for sent at kaste Brønden til, naar Baret er druknet. Derfor arbejder vi fremdeles paa at faa en tilfredsstillende Belysning af Bolsaksen. Af andre Sager, der venter paa en Løsning, skal nævnes det gamle Spørgsmaal om Oprettelsen af et Prøvekammer for Lanterner og Kompasser i Provinsen, samt gensidig Anerkendelse af de forskellige Landes Lanternecertifikater. I Øjeblikket anerkendes kun Board of Trades, Kew Prøveanstalts og Deutsche Seewartes. De nuværende Forhold angaaende Lanternecertifikater er ret mærkelige. Det danske Prøvekammer udsteder kun Certifikat for Lanterner med hvide fresnelske Linser og farvede Forsalsglas, hvorimod England giver Certifikat for Lanterner med farvede Linser. Da nu engelske Certifika-

ter skal godkendes af de danske Synsmænd, opstaar det underlige Forhold, at Lanterner, som skal anerkendes af Synsmændene, ikke kan faa dansk Certifikat. Jeg henviser herom til Aarsberetningen for 1910. Dette er selvfølgelig ganske uholdbart, og det viser sig i adskillige Tilfælde, hvor uheldigt det er, at Danmark ikke har Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Lanternecertifikater med de andre søfarende Nationer. Jeg haaber, at Kontorchef Krogh ved Lejlighed vil sætte sig ind i denne Sag og tage under Overvejelse, om der skal gøres noget i den Retning. Den svenske Regering synes ogsaa at erkende det ønskeligt for den svenske Skibsfart at have den Slags Overenskomster og har henvendt sig til den danske Regering desangaaende ved Skrivelse af 23. December 1910. Det ligger allerede noget tilbage i Tiden, og vi er ikke siden kommet videre, men Bestyrelsen har sin Opmærksomhed henvendt derpaa og skal gøre, hvad der slaar i dens Magt for at opnaa Forbedringer.

Endelig er der tilbage Spørgsmaalet, om der, fordi Afdelingen for mindre Skibe er udtraadt, vil være at foretage Forandring i Lovene. Bestyrelsen mener ikke, der er særlig Anledning dertil, men maaske nogen af Forsamlingen anser det for ønskeligt.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Det er en gammel Genganger, jeg kommer frem med: det er Konsulatsafgiften, vort Smærtens Barn, som i Kraft af Tidens Udvikling er bleven en uretfærdig Afgift for Skibsfarten. Det er udtalt paa Rigsdagen af en tidligere Minister, at i Følge Udviklingen burde denne Afgift ophæves. Det er imidlertid ikke sket endnu. Afgiften er nedsat for Sejlskibenes Vedkommende, hvorimod den for Dampskibene er fuldstændig meningsløs høj. Jeg vil gerne spørge Bestyrelsen, om der er sket noget i denne Sag siden i Fjor, da det samme Tema var fremme, og om der er Udsigt til, at vi i en nogenlunde nær Fremtid kan blive helt fri for denne Afgift for Sejlskibenes Vedkommende.

Formanden: Vi har i Fællesrepræsentationen haft den Sag til Behandling, men det er en af de Vogne, der kører langsomt. Grunden til, at Ministeriet ikke vil af med Afgiften, er den, at man ikke véd, hvorfra man da skal skaffe Pengene til de forskellige Konsulater. Overhovedet, naar det drejer sig om Penge, er det uhyre vanskeligt at komme nogen Vegne med Ministeriet. Man løfter paa Skuldrene og siger: vi vilde gerne det eller det, men Midlerne er saa smaa, vi véd ikke, hvorfra vi skal skaffe dem. Ministeriet véd ikke, hvorfra det skal tage Pengene til Konsulaterne, og vi maa indrømme, at der er al Grund til at øve Sparsommelighed. Men man maa ikke spare paa Skillingen og lade Daleren gaa. Vi skal vedblivende have vor Opmærksomhed henvendt paa Sagen og gøre, hvad der er os muligt, for at hidføre en for Skibsfarten heldig Løsning.

Kontorchef Krogh: Det er Formandens Bemærkning for om Lanternecertifikater, som kalder mig frem. Spørgsmaalet om gensidig Anerkendelse af Lanternecertifikater hænger i høj Grad sammen med Spørgsmaalet om dels en Revision af vor egen Lanternebekendtgørelse, dels i Forbindelse dermed en Kodifikation af vore Bestemmelser om Søvejsregler. En Del Forhold taler nemlig for, at disse to Ting, Lanternebekendtgørelser og Søvejsreglerne, følges ad. De har gjort det en Gang for flere Aar tilbage, men gør det ikke mere. Disse to Ting i Forbindelse med forskellige andre har gjort det lidt vanskeligt at faa Spørgsmaalet frem. Blandt de andre Ting, jeg sigter til, er det navnlig — som adskillige af de Herrer vil vide — de store Spørgsmaal, som Ministeriet gennem det sidste Par Aar har beskæftiget sig med, ganske vist uden endnu at kunne fremlægge Resultater. Men det af Formanden fremdragne Spørgsmaal er ikke lagt til Side. Saa snart der byder sig Lejlighed dertil, vil det blive taget op paany i Forbindelse med disse andre Ting, som det naturligt hører sammen med.

Formanden meddelte, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening har støttet et Andragende fra Æro



Kredsstyrelse om, at Toldgodtgørelse for Nybygninger af Skibe maa blive ydet for hele Skibets Byggesum, uanset Indholdet af Kontrakten med Skibets Bygmester.

Dirigenten: Maa jeg, inden Mødet hæves, takke alle Deltagerne for den Fordragelighed, som jeg ved Mødets Begyndelse haabede paa for vore Forhandlinger, og som fra først til sidst er lagt for Dagen under Forhandlingerne. Dernæst vil jeg takke alle Talerne for deres Deltagelse i Diskussionen.

Der skal ogsaa rettes en Tak haade til Kredsstyrelserne ude i Landet og til Hovedbestyrelsen, som Aaret igennem drager et stort Læs og udfører et godt og betydeligt Arbejde til Gavn for den danske Sejlskibsfart. — Her i vor Midte har vi ogsaa en Mand — Hr. Kontorchef Krogh — som der bør rettes en Tak til, fordi han er kommen til Stede ved dette Møde.

Endelig vil jeg bede Forsamlingen udbringe et Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forening med Ønsket om dens fortsatte Trivsel og om, at de Mænd, der arbejder for den, ikke maa blive trætte.

Forsamlingen besvarede dette Leve ved at raabe et trefoldigt Hurra.

Formanden: Jeg takker vor Dirigent for den smukke Maade, hvorpaa han har ledet Forhandlingerne.

Formanden udbragte derefter et Dirigenten Leve, der besvarede af Forsamlingen med tre Hurraer. Derpaa hævedes Mødet.

## Ny Værnepligtslov.

(Nogle Uddrag af Interesse for Søfarende.)

Fra Mønstringskontoret har vi modtaget følgende:

Den hidtil gældende Værnepligtslov er alløst af en ny Lov, dateret 8. Juni 1912. Denne Lov, som all er traadt i Kraft, afviger paa flere Punkter væsentlig fra den gamle; her skal dog kun anføres de Forandringer, som har særlig Interesse for Søfarende — saavel Skibsfører som Mandskab.

Medens den gamle Lov omfattede to Ruller, vil der fremtidig kun blive ført en Rulle — Lægdsrullen — idet Sørullen ophæves. Alle Værnepligtige vil herefter have at møde paa Session, hvor enhver Værnepligtig, der i 18 Maaneder har været i Fart som Sømand, og i den Tid foretaget to nærmere beskrevne Rejser, gives Vedtegning »Befaren«. Saadanne Værnepligtige fordeles til Tjeneste ved Søværnet. Den hidtil kendte aarlige Stoppetid forventes at kunne bortfalde, og vil kun undtagelsesvis blive anvendt paa Værnepligtige med Vedtegning »Befaren«, naar saadanne ikke i et til Flaadens aarlige Behov tilstrækkeligt Antal er udskrevet. Samtlige i Sørullen staaende Værnepligtige, som endnu ikke har været indkaldt til Tjeneste ved Søværnet, overføres i Lægdsrullen.

Udskrivningsalderen er efter Lovens § 10, l. nedsat til 20 Aars Lægdsrullealder. Nedsættelsen skal dog i Henhold til Justitsministeriets Bekendtgørelse af 28. Juni d. A. først gennemføres i Løbet af 10 Aar. Mødepligtige paa den forestaaende Session for 1913, der afholdes i Efteraaret 1912, er saaledes i Landets samtlige Udskrivningskredse alle Værnepligtige, der er født i Aaret 1890, d: det 22aarige Mandskab, og i l. Udskrivningskreds til lige alle Værnepligtige, der er født i Aaret 1891, d: det 21aarige Mandskab. Mødepligten omfatter ogsaa Befarne.

Som hidtil gælder endvidere, at enhver med Søfartsbog forsynet Værnepligtig har Ret til at møde paa Session udenfor det Sted, hvor han staar i Rullen; men Søfartsbogen giver ham ikke længer Ret til at udeblive fra Session til opnaaet 25 Aars Lægdsrullealder. Saadan Udsættelse kan dog opnaaes, naar Begæring derom fremsættes for Sessionen.

Særlig Interesse har sikkert følgende ny Bestemmelse:

Naar en Værnepligtig har opnaaet den i Lovens § 10, l. jfr. dog Justitsministeriets Bekendtgørelse af 28. Juni d. A., omhandlede Alder, er han forpligtet til under Straf af Bøde fra 10 Kr. til 400 Kr. eventuelt Fængsel at fremstille sig for Sessionen, saasnart han under Udmønstring ankommer til et Sted, hvor der i Øjeblikket holdes Session, paa hvilken han da straks vil blive behandlet udenfor Tur.

Enhver Skibsfører, med hvis Skib saadanne Værnepligtige har Hyre, er under Mulkt affra 20 Kr. til 200 Kr. forpligtet til at paase, at de Værnepligtige overholder de givne Regler om Mødepligt.

Sluttelig skal bemærkes, at medens en Værnepligtig efter den gamle Lov for at kunne forlade Landet skulde have Rejsetilladelse fra sin Afdeling, saalænge han stod i Linien, d: de første 8 Aar, skal fremtidig Rejsetilladelse fra den militære Afdeling indehaves af enhver Værnepligtig, der agter sig til Udlandet, saalænge han hører til Hærens eller Søværnets Mandskab\*), altsaa som Regel i 16 Aar. Kun ved kongelig Anordning kan der afviges herfra. Endvidere skal enhver med Søfartsbog forsynet Værnepligtig, — ogsaa Befarne — som er udskrevet paa Session, for at kunne forlade Landet indtil Mødedagen være i Besiddelse af Rejsetilladelse, der nu kan erholdes udstedt af en Udskrivningschef i Modsætning til tidligere af Justitsministeriet.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 10/1912, afsagt den 2. Marts 1912. Søfyrbøder Carl Vilhelm Andreas Gaaser mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Citanten, Søfyrbøder Carl Vilhelm Andreas Gaaser, der har været forhyret som Fyrbøder med det de Indstævnte tilhørende Dampskib »Perma«, frattraadte den 6. Januar d. A., efter Overenskomst paa Grund af Sygdom, bemeldte Tjeneste i Hollenau, hvor han afmønstredes af Kaptajnen. Ved en Forglemmelse fik Citanten ikke ved denne Lejlighed tilbageleveret sin Søfartsbog, og da han — der allerede den 7. Januar d. A. var restitueret efter Sygdommen — senere tilskrev Kaptajnen om at faa Bogen tilstillet, blev den fremsendt under en fejlagtig Adresse, saaledes at den først er kommen ham i Hænde den 2. Februar d. A.

Idet Citanten har anbragt, at han som en Følge af, at han ikke var i Besiddelse af Søfartsbogen, har været hindret i at udmønstre lovligt fra den 7. Januar til den 2. Februar d. A., har han under nærværende Sag paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale ham Erstatning for det ham derved forvoldte Tab efter Analogien af Sølovens § 92 med en Maanedes Hyre eller Kr. 62.50 tilligemed Rente heraf indtil Betaling sker, hvorhos han har nedlagt forskellige subsidiære Paastande.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden for Citantens Tillale.

Det fremgaar af Sagen, at Citanten har Afsked fra Militærtjenesten og derfor kan udmønstreres paa sit Afskedspas. Det er derhos oplyst, at Citanten, foruden som nævnt at tilskrive Kaptajnen om Søfartsbogen, har henvendt sig til de Indstævnte desangaaende, at disse i denne Anledning telegrafisk anmodede Kaptajnen om at fremsende Bogen, at de derhos har tilbudt Citanten at sørge for, at han kom gennem Lægekontrollen uden Søfartsbog,

\*) Herunder indbefattet det i Sørullen staaende Mandskab, som har været indkaldt til Tjeneste, selv om vedkommende farer som Skibsfører.

hvis han vilde søge Hyre, samt at han har afslaaet dette Tilbud og ingen Hyre søgt.

Medens der nu vel findes at maatte gives Citanten Medhold i, at der er begaaet en Fejl ved, at det blev for sømt at udlevere ham hans Søfartsbog, den Gang han fra traadte Tjenesten paa »Perm«, findes det paa den anden Side, at Citanten selv maa bære Folgerne af, at han ikke modtog de Indstævntes fornævnte Tilbud, og der bliver saaledes alene Spørgsmaal om Tilkendelse af Erstatning for Tidsrummet fra den 7. Januar d. A. indtil den Dag, nævnte Tilbud blev fremsat, hvad der maa antages at være sket den 15. s. M.

Idet nu saadan Erstatning efter samtlige foreliggende Omstændigheder findes at maatte tillægges ham, og idet denne Erstatning findes passende at kunne bestemmes til Kr. 3.20 pr. Dag, vil der være at tilkende ham Kr. 25.60 tilligemed Renter heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 3/1912, afsagt den 2. Marts 1912. Grosserer Lave Skov mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Citanten, Grosserer Lave Skov, afsendte den 28. Juni 1911 med den de Indstævnte tilhørende Damper »Ella« 10 Fustager Smør til Speditørfirmaet Fr. Meyers Sohn i Hamburg til Videreforsendelse til M. Lehnhardt i Magdeburg. Efter Skibets Ankomst til Hamburg blev Smørforstagerne udlossen og henstillet paa Kajen, hvor de henstod i c. tre Uger, og da det nu viste sig nødvendigt at ompakke Smørret, der efter Citantens Anbringende havde lidt en Del ved at henstaa som nævnt, ankom det først den 12. August 1911 til M. Lehnhardt.

Da Citanten har maattet yde Lehnhardt en Erstatning af Mk. 240.04 for Kvalitets- og Kvantitetsforringelse paa Smørret, samt da de Indstævnte har vægret sig ved at godtgøre Citanten dette Beløb, har han, idet han har hævdet, at det havde været Skibsforerens Pligt straks at give Afladeren Meddelelse om, at Smørret stod uaffluent, og at de Indstævnte, da dette ikke er sket, er bleven pligtig at erstatte den lidte Skade, under nærværende Sag paastaet dem dømt til at betale det ovennævnte Beløb Mk. 240.04, tilligemed Renter heraf indtil Betaling sker, idet han dog principielt har æsket Rettens Kendelse for, om det maatte findes af Interesse for Sagens Afgørelse, at to i Magdeburg afgivne, under Sagen fremlagte, Erklæringer om Smørrets Tilstand, da det ankom dertil, edelig bekræftes af Underskriverne.

De Indstævnte, der bestrider at de ved nogensomhelst Handling eller Undladelse har paadraget sig Erstatningsansvar, har paastaet sig frifunden.

Det er under Sagen oplyst, at det Skib, hvormed de 10 Fustager Smør befordredes til Hamburg, gør regelmæssige Rejser mellem Kjøbenhavn og Hamburg efter en forud offentliggjort Plan, og dets Fører har saaledes i Medfør af Sølovens § 138, 2. Stk., jfr. § 121 uden særlig Tilsigelse straks kunnet losse de medførte Fustager, men her efter samt idet endnu bemærkes, at de Indstævntes Repræsentant i Hamburg ses allerede den 1. Juli 1911 at have faaet Fragten betalt af Fr. Meyers Sohn efter en denne præsenteret Regning, kan det ikke statuere, at de Indstævntes Repræsentanter har gjort sig skyldig i noget til Erstatning forpligtende Forhold. De Indstævnte vil derfor — idet det bliver uden Betydning, om de fornævnte i Magdeburg afgivne Erklæringer bekræftes med Ed — være at frifinde for Citantens Tiltale i denne Sag.

Sagens Omkostninger findes Citanten at maatte betale de Indstævnte med 35 Kr.

## Fragtmarkedet.

Saa vel udgaaende som hjemgaaende bevarer Markederne deres Fasthed. Da Meddelelserne om et italiensk Angreb paa Dardanellerne fremkom sidst i forrige Uge, fremkaldte de en momentan Standsning af Forretningerne fra Sortehavet, fordi det forlod, at Tyrkiet igen vilde spærre Passagen ved Udlægning af Miner, men da senere Meddelelser gik ud paa, at der ingen Spærring vilde blive, faldt Sindene til Ro, og der fragtes nu atter. Indtil nu er der dog ikke gjort meget, men Tønen er fast for August og senere Terminer. Det samme gælder om Indien og La Plata. Fra U. S. noteres ikke saa faa Laster, men da Redernes og Købmændenes Fragtlidder divergerer temmelig meget, effektueres der foreløbig kun faa Befragninger. Der er vedvarende et godt Begær efter Baae fra Østersøen og Hvidehavet til store Fragter, og Købmændene har i mange Tilfælde maattet gaa ind paa alt, hvad Rederne forlangte, saavel med Hensyn til Rater som Certeparti-Beløngelser. Der begynder at blive Efterspørgsel for Korntonnage fra Petersborg pr. August—September, og dette vil yderligere stimulere Markedet. Kulfragterne er ualmindelig fine i alle Retninger og gennemgaaende lidt højere end for én Uge siden. Saaledes er der f. Eks. fra Tynen betalt 12/3 til Genua (4,200), fra Cardiff 12/ til Las Palmas eller Tenerife (2,700), 23/ à 24/ Rosario (4,000—5,000), 21/6 Montevideo (5,000—5,500), Fres. 13½/2 Marseille (6,800). Der sluttedes iøvrigt bl. a. som følger:

Øst en. Kurrachee til udsøgt Havn 20/6 à 21/ (÷ 2 pCl.) pr. August. Fra Bombay til U. K. eller Kontinentet 25/ Dødvægt til to Lossehavne. Erts Bombay/Antwerpen 24/6 pr. September.

Sortehavet etc. Oljekager Novorossisk/Danmark 17/3 én Lossehavn, 17/6 to Lossehavne, 17/9 tre Lossehavne (3,700) pr. ultimo Juli. Erts Poti/Rotterdam 13/9 à 14/3, Antwerpen 14/9 (5,000—6,000) pr. Juli—August. Korn Azov/Rotterdam 12/6 à 12/9, Weser eller Hamburg 13/3 à 13/6, prompt. En mindre Baad pr. 25. August—25. September sluttedes til 14/9 N. C. 15/3 Hamburg, Option Lastning i Sortehavet 1/ mindre. Salt Sakki/Riga 16/ (5,000), prompt.

Middelhavet. Erts Karthage/Emden 7/ (6,200), Rotterdam 6/9 (6,000—7,000), Garrucha/Glasgow 8/6 (3,500). Fra Bilbao er Raterne højere paa Basis af 6/9 à 6/10½ Middlesbro, 6/6 Glasgow, 7/ Grangemouth, 5/10½ Newport.

Nordamerika. Deals Miramichi/Wales 55/, Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 56/3. Tømmer fra Golfen 157/6 River Plate, 120/ Vestitalien Basis én Lossehavn. Kasseolje New York/Nordkina 25 Cents Basis to Lossehavne (September). Paa Timecharter betalles 9/ à 9/6 Dødvægt, Levering Golfen, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet eller Danmark.

Sydamerika. Buenos Aires/Genua 17/6, Venedig 18/3, U. K. eller Kontinentet 16/6 O. C. ÷ 6 d. direkte Havn, alt pr. prompt. Fra San Lorenzo Grænsen Basis O. C. ÷ 6 d. direkte Havn betalles 18/6 à 19/ for prompt Lastning. 19/9 à 20/ pr. 1.—15. August, 20/1½ à 20/3 pr. 15. August—15. September.

Østersøen. For Korn fra Petersborg noteres 1/6 à 1/9 Hvedebasis til Rotterdam, 2/ London, 2/ à 2/3 Kontinentet, 2/6 Rouen. For Pulpwood til Rotterdam kan faas c. Mk. 32 pr. Favn, til Velzen Fres. 44, til Østnorge 30/ à 32/, og for Kortprops 36/ à 39/ til Østkyst Kulhavn. Fra Riga sluttedes der til c. 32/ D. B. Delladning Boards til Østkysten, Fres. 41—42 Antwerpen, Hfl. 17—17½ god hollandsk Havn, Fres. 46—48 Rouen, 55—57 Bordeaux, Windau hyder Hfl. 18 for Kappbjælker til Delfzyl, Fres. 44 D. B. 1/5 Boards til Antwerpen. De tyske Havne har kun lidt at hyde paa, men 11/ for Sukker skal være betalt Danzig/Rouen. Fra Finland og Sverig er der store Fragter at faa. Der betalles bl. a. 45/ D. B. B. Granvik/Ports-

mouth (330), Hfl. 26 Haparanda/Amsterdam (750), 36/ Kolka/Hull (550), Fres. 62 Braheslad/Antwerpen (390), 45/ Uleåborg/Wisbech (650), Mk. 40 pr. indl. Favn Pulpwood Haukipudas/Rotterdam.

Hvidehavet. Der betalles Archangel/Sharpness 62/6 D. B. B. (1.300), 55/ Yarmouth (525), 55/ pr. indl. Favn Pulpwood til Aberdeen (900), Soroka/Grimsby 53/9 D. B. B. (700), Boston 55/ (500),

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 6/ à 6/6 Kronstadt, 6/3 Swinemünde (2,100), 6/7½ Lübeck (2,000), 7/6 à 7/9 Helsingfors, 9/6 Lissabon (3,100), 11/9 Marseille (4,500), 12/3 (2,300), 12/6 Barcelona (3,200), 13/3 Brindisi (2,400), 11/6 Piræus (4,500). Fra Firth of Forth betalles 7/3 Kjøbenhavn (1,250), 7/3 Horsens eller Svendborg (1,300), 7/9 Gelle (1,400), 6/6 à 6/9 Kronstadt (2,000—4,000), 8/3 Raumo (1,300), 7/9 à 8/ Stockholm (2,000), 23/ Montevideo Opcion Buenos Aires 23/6 (5,000). Cardiff eller Newport 7/ à 7/1½ Kronstadt (2,000—4,500), 10/ Gibraltar (1,600), 11/7½ à 12/ Neapel, 11/3 à 11/9 Genua, 12/3 à 12/9 Venedig, 11/6 à 12/ Aleksandria, 11/6 Port Said (6,000—7,000), 11/6 à 12/ Las Palmas eller Tenerife (2,000—4,000), 21/6 à 22/ Montevideo, 23/ à 23/6 Rosario. Skrevet den 23. Juli 1912.

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe har heller ikke afvigte Uge bragt nogen Forandring i Forholdene fra Nordlyskland, som af Kornlaster saa godt som intet har i Markedet; men en Forandring heri vil forhaabentlig snart indtræde med det ny Korn. Stettin har en Del Kulladninger, som holder Raterne ret godt oppe, og gennemgaaende sluttedes der 1 M. til Danmark og Sverig. Lübeck er vedblivende fast og med tilstrækkelige Ladninger. Fra Sverig er Markedet lige tilfredsstillende. Halmstad noterer fra Havnen til Stettin 3½ M., Hamburg 4 M., Flensborg 3¾ M., Lysekil gennemgaaende 4½ à 4¾ M., og Sydsværig til Stettin 3¾ à 4 M., Neufährwasser og Lübeck 4¼ M., Hamburg 5 M. Danmark er fra Provinserne lige mat og fra Kjøbenhavn sluttedes Majs til Hasle 12 Øre samt for Foderhvede til Frederikshavn 15—16 Øre.

### Havarier og Forlis.

Domino, Dpsk. af Liverpool, der, som meddelt, indkom hertil efter Kollision ved Middelgrunden, er nu foreløbig repareret hos Burmeister & Wain og har fortsat sin Rejse til Manchester. Det var Dpsk. «Galveston» af Kristiania, som «Domino» kolliderede med.

Frieda, Dpsk. af West Hartlepool, kom paa Rejsen fra New Orleans til Kalundborg med en Ladning Bomuldsfrøer paa Grund den 19. ds. ved Asnæs Flak. Svitzers «Helsingør» assisterer.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Den 19. ds. afholdtes i Sundet den officielle Provetur med S.S. «Thyra», bygget til Dampskibsselskabet «Vesterhavets», Kaptajn J. Lauritzen, Eshjerg, af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Proven faldt i enhver Henseende godt ud, saavel hvad den opnaede Fart som Kulforbruget angaar.

### Taksigelse.

For udvist Deltagelse under min afdøde Mand

#### Dampskibsfører P. Hedegaards

Sygdom og Begravelse bringer jeg paa Børns og egne Vegne alle vor hjerteligste Tak.

En særlig Tak bringes de danske Skibsførere, som under Bisættelsen i Melhil viste min Mand den sidste Ære.

København, den 20. Juli 1912.

Anna Hedegaard.



### Skibsefterretninger Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Antwerpen 21/7. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 21/7. — Algarve, Borries, afg. Karthage 22/7. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 22/7. — Anglo Dane, Tommesen, ank. Antwerpen 18/7. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 23/7. — Arkansas, Petersen, afg. Pensacola 22/7. — Arno, Fischer, pass. Oussart 22/7. — Aurora, Gommesen, afg. Algier 23/7. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 22/7. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Petersborg 23/7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 10/7. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 22/7. — Dagmar, Bogvad, afg. Palermo 22/7. — Eshjerg, Strufve, afg. hertil 23/7. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 23/6. — Garonne, Kromann, pass. Pernis 22/7. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 18/7. — Hengest, Mueck, afg. herfra 23/7. — Hjelum, Henriksen, ank. Danzig 22/7. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Liban 23/7. — Jolantha, Rasmussen, ank. London 22/7. — Kasan, Mikkelsen, ank. Liban 22/7. — Kentucky, Andresen, ank. Filadelfia 22/7. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 23/7. — Kursk, Wieneke, ank. Antwerpen 17/7. — Loire, Craigeou, ank. Trångsund 21/7. — Louise, Larsen, ank. London 14/7. — Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 5/7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Smyrna 20/7. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 14/7. — Morsø, Nellemann, ank. Pillau 22/7. — Moskø, Jon Jensen, afg. Antwerpen 21/7. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 30/6. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 16/7. — O. B. Suhr, Friserette, ank. Dunkerque 14/7. — Odessa ank. Liban 20/7. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 22/7. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 23/7. — Pennsylvania, Lüssner, afg. Boston 23/7. — Perm, Gotthardt, ank. London 16/7. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 22/7. — Saga, Hansen, ank. Marseille 21/7. — Saratow afg. Hull 22/7. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 14/7. — Texas, Clausen Kaas, afg. Buenos Aires 13/7. — Thyra, Dam, afg. herfra 24/7. — Tiber, Bech, afg. herfra 22/7. — Tomsk, Wiberg, pass. Holtenau 21/7. — Tula, Therkildsen, pass. Algier 20/7. — United States, Gottsche, ank. hertil 14/7. — Viking, Meyer, ank. Antwerpen 23/7. — Tyr, Thaning, afg. herfra 23/7.

C. K. Hansen, Aggersborg ank. Petersborg 18/7. — Amalienborg ank. Helsingør 12/7. — Anna Mærsk afg. Petersborg 20/7. — Brattingsborg pass. Ushant 20/7. — Borglum afg. Huelva 15/7. — Chassie Mærsk ank. Terneuzen 21/7. — Dansborg ank. Torre 19/7. — Eleonora Mærsk pass. Holtenau 12/7. — Elsborg ank. Cete 21/7. — Esrom afg. Devonport 20/7. — Flynderborg ank. Hull 16/7. — Fredensborg afg. Grangemouth 20/7. — Frederiksborg ank. Huelva 18/7. — Guldborg pass. Gibraltar 15/7. — Gurte afg. Newcastle 12/7. — Hammershus ank. Göteborg 22/7. — Harildsborg pass. Kjøbenhavn 19/7. — Hundborg ank. Riga 17/7. — Honeborg ank. Trondhjem 20/7. — Jelling afg. Wismar 19/7. — Jomsborg afg. Newport Mon 18/7. — Jungshoved ank. Garrucha 20/7. — Jægersborg pass. Holtenau 22/7. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 20/7. — Kalø afg. Wasklot 21/7. — Klampenborg ank. Cardiff 9/7. — Kronborg ank. Mobile 9/7. — Lejre afg. Newcastle 13/7. — Lilleborg afg. Aalborg 18/7. — Marselisborg pass. Houningsvåg 19/7. — Næsborg ank. Dunkerque 30/6. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 20/7. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 17/7. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 21/7. — Silkeborg afg. Kjøbenhavn 20/7. — Skanderborg ank. Newport 9/7. — Skjoldborg afg. Huelva 15/7. — Skodsborg afg. Lübeck 20/7. — Spigerborg ank. Pernau 17/7. — Stegelborg ank. Sarpsborg 16/7. — Stjerneborg pass. Kjøbenhavn 20/7. — Søborg ank. Las Palmas 18/7. — Taarnborg ank. Hull 15/7. — Tuborg ank. Ymuiden 7/7. — Ulfborg afg. Newcastle 18/7. — Uranienborg afg. Antwerpen 20/7. — Visborg ank. Kjøbenhavn 14/7. — Vordingborg ank. Blyth 21/7. — Ørskild ank. Bangkok 21/7.

Dania, Ely, Hansen, afg. Archangel 18/7. til Marsoille. — Nelly, Clausen, pass. Portland 18/7. for Tarragona. — Fanny, Eriksen, pass. Kjøbenhavn 21/7. for Valencia. — Lilly, Nielsen, afg. Stockholm 23/7. til Harnäs. — Alexy, Sørensen, ank. Passages 22/7. — Dagny, Bang, pass. Portland 22/7. for Middlesbro. — Mary, Clausen, pass. Holtenau 22/7. for Memel.

Vesterhavet. Nordsoen, Gram, pass. l'ouessant 22/7. for Hull. — Olga, Christensen, afg. Rabat 22/7. til Gibraltar. — Dagmar, Skou, ank. Nantes 22/7. — Ellen, Hansen, ank. Barcelona 22/7. — Polly, Mathiasen, pass. Skagen 23/7. for Rokkala. — Nexos, Sørensen, ank. Grao 22/7. — Hebe, Gregersen, pass. Haustholm 22/7. for Sevilla. — Johanne, Thøgersen, ank. Hull

(Fortsattes Side 435.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evrops, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øbejde af 5 Meter. Højter og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retninger er retningsende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 257. **Smaalands-Farvandet, Østlige Del: Bøgestrommen.** Maalestok 1:40 000 med Specialkort: 1) Lango-Vrid. 1:10 000. 2) Masnedssund. 1:20 000. 3) Ny-Farvand. 1:20 000. 4) Stege. 1:10 000. 5) Stubbekjøbing. 1:10 000. Foreløbig Udgave. 1912. Pris paa kortlavret Kr. 3,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 112. Bøgestrommen med Farvandet Vordingborg forbi.

## A.

### De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

1857. **Lystønden »Thyborøn-Kanal Nr. 2«** midlertidig inddraget. **Thyborøn-Kanal, Nord-seen.** Lystønden »Thyborøn-Kanal Nr. 2« blev den 20. ds. inddraget for c. 1 Maaned. 56' 42" (00") N. Br. 8° 15' (12") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1414. Kjøbenhavn 1912.)

1858. **»Silde-Røn«** Lystønde atter udlagt. **Læsø S. Kattøgat.** »Silde-Røn« Lystønde er atter udlagt. (Se Danske Løds, Side 233 og Fyr-Fort. Nr. 117.) 57° 06' (55") N. Br. 11° 02' (09") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1155. Kjøbenhavn 1912.)

1859. **Vrag uskadeliggjort. Thisted-Bredning. Limfjorden.** Vraget af den **Wankke Galease »Marie«** i Thisted-Bredning er uskadeliggjort og Almærkingen inddraget. 56° 55' (45") N. Br. 8° 48' (45") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 837. Kjøbenhavn 1912.)

1860. **Vrag forsvundet. Blinde-Røn. Liya-Bredning. Limfjorden.** Vraget af Jagten, som laa sunket c. 1½ Kbl N. ½ V. fra den hvide Stage med 2 Halmviske, SØ, for Blinde-Røn, er forsvundet. Det er antagelig af Isen i Vinter fort ud paa dybt Vand. Klodshøjen er inddraget. **Blinde-Røn:** c. 56° 34' N. Br. 9° 01' Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Løds, Side 484. Som.-Fort., Side 35.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2692. Kjøbenhavn 1911.)

## B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1861. **Fyr forandret. Lägerholmen, Handbukten, Sverrig.** Lägerholmen Fyr viser nu rød Blink fra N. 25° Ø. gennem Ø. til S. 76° Ø. I øvrigt uforandret. Synsvide for rød Lys: 13 Sm. 55° 57' N. Br. 14° 28' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 80. Kjøbenhavn 1912.)

1862. **Midlertidige Fyr tændes. Stockholm Skærgaard.** Fra den 10de til den 16de August 1912 tændes nogle Fyr i enkelte Dele af Stockholm Skærgaard til Brug ved Flaadens øvelser.

1863. **Oplysning om Afmærkning. Sandhamn, Stockholm Skærgaard.** 1) Den 1ste August 1912 udlægges en rød Vager med en Ballon under en nedadvendt Krost paa 59° 10' 24" N. Br. 19° 01' 29" Ø. Lgd., S. for en 6 m Grund V. for Almas Grund.

2) Samtidig flyttes den sorte Vager med Ballon.

3) Stagen paa Lobets S-Side er nu udsat. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1470. Kjøbenhavn 1912.)

Spirtønde er flyttet 7/8 Sm N. N. 74° Ø. i og ligger nu i ca. 7,2 m Vand S. 51° V. fra Kanten af Hatchett Point og S. 40° Ø. fra Saybrook Breakwater Fyr, der ligger paa 41° 15' 48" N. Br. 72° 20' 35" V. Lgd.

1867. **Tønde udlagt. Table Rock. Larchmont Harbor. Long Island Sound.** Table Rock Spiritønde 1 er udlagt i 5 m Vand, S. 31° V. fra Kanten af Umbrella Point og N. 76° Ø. fra Kanten af Premium Point. Larchmont Harbor Fyr: 40° 55' 03" N. Br. 73° 43' 52" V. Lgd.

1868. **Afmærkning forandres. New York Upper Bay.** Omfrent den 24. Juli 1912 udlægges Gowanus Flats Southwest End Lys- og Kløkketønde 12½. 40° 38' 23" N. Br. 74° 05' 12" V. Lgd.

Samtidig indtages Lys- og Kløkketønderne ud for Enden af Grundene.

1868. **Ledelyr tændes. Appoquinimink River. Delaware River.** Omfrent den 31. Juli 1912 tændes følgende Ledelyr ved Indløbet til Appoquinimink River: 1) Et rødt, fast Forlyr, S. 11½ V. fra Old Reedy Island Fyr og S. 86½ V. fra Reedy Island Forlyr. 39° 26' 42" N. Br. 75° 35' 01" V. Lgd. 2) Et hvidt, fast Forlyr c. 150 m S. 55½ V. fra Forlyret.

1890. **Fyr tændt, Tønde inddraget. Northend Point Shoal. Back River. Chesapeake Bay.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Northend Point Shoal. Fyret vises fra en Baake i 3 m Vand, S. 6° V. fra York Spit Fyr og S. 55° V. fra Old Plantation Flats Fyr. Flammeens Højde: 5 m. 37° 06' 13" N. Br. 76° 16' 05" V. Lgd. Vrekk Spiritønde 3 er permanent inddraget.

1891. **Fyr tændt. York River. Virginia.** Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Middle Ground, som strækker sig fra Clay Bank Værft til Almonds Værft. Fyret vises fra en Baake i 3,2 m Vand, N. 38° V. fra Pages Rock Fyr og S. 77° Ø. fra Ferry Point højre kant. Flammeens Højde: 5 m. 37° 21' 50" N. Br. 76° 38' 14" V. Lgd.

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1892. **Baaker opført. Pascagoula River. Mississippi.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Paa Ø-Siden af Indløbet til Pascagoula River er opført følgende røde Baaker med rektangulær Topbetegnelse: Pascagoula River Entrance Baake Nr. 2 i 4 m Vand, N. 86½ Ø. fra Round Island Fyr og i Linten Pascagoula River Entrance Fyr B og C overet. Baake Nr. 4 i 3,2 m Vand, N. 76½ Ø. fra Round Island Fyr og i ovennævnte Fyrlinie. Baake Nr. 6 i 2,2 m Vand, N. 48½ Ø. fra Round Island Fyr og i Linten Pascagoula River Entrance Fyr B og A overet. Baake Nr. 8 i 2,2 m Vand, N. 34½ Ø. fra Round Island Fyr og i sidstnævnte Fyrlinie. Round Island Fyr: 30° 17' 29" N. Br. 88° 35' 07" V. Lgd.

1893. **Baaker opført. Cape Cruz—Manzanillo. Cuba S.-Kyst.** Tæt ved Mundingen af Limones River mellem Cape Cruz og Manzanillo er opført følgende Baaker. 1) En rød Baake med en Fjlespids som Topbetegnelse paa Grunden lige over for Borlon de Tierra Shoal. c. 19° 58' 05" N. Br. 77° 40' 30" V. Lgd. 2) En rød Baake med en Fjlespids som Topbetegnelse paa den lille Grund over for Mundingen af Limones River. c. 19° 58' 42" N. Br. 77° 40' 00" V. Lgd. 3) En sort Baake med Kugle paa Toppen ved Enden af Grunden, som gaar ud fra Point Reton. c. 19° 58' 48" N. Br. 77° 39' 40" V. Lgd.

## VII. Syd-Amerikas Ø- og V-Kyst.

1894. **Lys- og Fløjetønde udlagt. Bragança Bank. Pará River. Brasilien.** Ved Bragança Bank er der i Stedet for det sunkne Fyrskib udlagt en rød Lys- og Fløjetønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., c. 0° 24½ S. Br. 47° 55½ V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1513. Kjøbenhavn 1912.)

1895. **Baake ødelagt. Quiriquina. Concepcion Bay. Chile.** Den pyramideformede Baake paa Yderenden af Arenas Punt, paa SØ-Kysten af Øen Quiriquina, er ødelagt. 36° 38' 30" S. Br. 73° 03' 38" V. Lgd.

1896. **Fyr forandret. Caldera.** Fyret paa Punta Caldera, paa V-Siden af Indløbet til Caldera, er nu et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 20 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 18 Sek. 27° 03½ S. Br. 70° 53' V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1897. **Fyr forandret. Capo Sandalo. Isola S. Pietro. Sardinien V.-Kyst.** Capo Sandalo Fyr viser indtil en Afstand af 25 Sm hvidt To-Blink hver 60 Sek., Blink 5, Sek., Mørke 0,2 Sek., Blink 5, Sek., Mørke 46,2 Sek. Over 25 Sm Afstand viser det hvidt Et-Blink hver

**1664. Oplysning om Afmærkning og Lods. Finland. Den 25. Juni 1912 var følgende finske Farvande almærket:**

- A. Finske Bugt. 1) I Viborg Distrikt. Farvandet til samtlige Steder, Havne og Ankerpladser. 2) I Helsingfors Distrikt. a) Farvandet fra Kunnissari Lods-Station S. om Gløsholm til Helsingfors. b) Farvandet fra Søen forbi Pöytä Lods-Station Ø. om Emsäls til Borgå. c) Indløbet fra Søen forbi Årnsgrund «Fyrskib til Helsingfors». d) Farvandet fra Helsingfors V. efter forbi Rysskær og Michelskær til Rönnskær. e) Indløbet fra Søen forbi Hästö-Bussö til Lamprik og Ekenäs. f) Indløbet fra Søen forbi Russarö Fyr til Hangö. g) Farvandet V. for Hangö forbi Jungfrusund og Paragsund til Åbo. B. Bottniske Bugt. 1) I Åbo Distrikt. a) Farvandet fra Søen forbi Utö og Löhm til Åbo. Farvandede under følgende Lodsstationer: b) Kimito-Kanal. c) Håstholm. d) Paragsund. e) Jungfrusund. f) Åbo. g) Ruotsalais. h) Jurmo. i) Lilla. k) Enskär. l) Nystad. m) Farvandet fra Åbo til Mariehamn. 2) I Åland Distrikt. a) Indløbet til Mariehamn. b) Farvandet fra Mariehamn til Åbo. Farvandede under følgende Lods-Stationer: c) Kokkärr. d) Måklaga. e) Bomarsund. f) Eckerö. g) Signelskär. 3) I Wasa Distrikt. Farvandede under følgende Lods-Stationer: a) Bergskär. b) Kåstö. c) Sando. d) Sidedyvdal. e) Hög-Klubb (til Kristinestad, Boberg og Skallunga. f) Farvandet fra Nikolshald til Ritgrund. 4) I Ulleborg Distrikt. Farvandede under følgende Lods-Stationer: a) Iskraaseli (til Brahestad). b) Tavo. c) Marjanemi. d) Uleborg. e) Indløbet til Simhioto, Rajha og Katalajoki. Kronhøts faas par følgende Steder: A. Finske Bugt. 1) I Viborg Distrikt: «Verkkomatla» Fyrskib, Tappuransari, Tångesund, Stora Fiskaren, Pikkånäs, Kuorsalo, Asnö, Högländ, Fredrikshamn, Kotka, Kunnissari, Boiså, Lovisa og Örongrund (Urengurud). 2) I Helsingfors Distrikt: Borgå, Portö, Helsingfors, Gråhara, Årnsgrund Fyrskib, Tvärneme (Hästö-Bussö) og Hangö. B. Bottniske Bugt. 1) I Åbo Distrikt: Åbo, Nådendal, Kimito-Kanal, Håstholm, Paragsund, Jungfrusund, Löhm, Utö, Ruotsalais, Jurmo, Lökö, Enskär og Nystad. 2) I Åland Distrikt: Mariehamn, Bomarsund, Måklaga, Kokkärr, Eckerö, Signelskär og Sägrö. 3) I Wasa Distrikt: Bergskär, Råstö, Sando, Sidedyvdal og Högklubb. 4) I Ulleborg Distrikt: Iskraaseli, Tavo, Marjanemi og Uleborg. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1049. Kjøbenhavn 1912.)

**1665. »Nakkiaiem» Fyrskib udlagt. Taagesignal foredrøet. Bottniske Bugt.** »Nakkiaiem» Fyrskib er atter udlagt. Taagesignalet gives med en Strøbe, der giver Ek-Stød hver 80 Sek., Stød 10 Sek., Pause 70 Sek., c. 64° 34' 50" N. Br. 23° 51' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2515. Kjøbenhavn 1911.)

**1666. Afmærkning af Kaalet. Stralsund. Tyskland.** For at afmærke Slægtstrømskabet i Zeepelgruben og i Stralsunder Fahrwasser skal der paa Land, paa begge Sider, anbringes en hvid Tavle, mærket «Starkstrom» i et . Paa hver Side af Stralsunder Fahrwasser skal der desuden udlægges en grøn Kugleplade, mærket «Starkstrom». Stralsund: 54° 19' N. Br. 13° 05' Ø. Lgd.

**1667. Tønde inddraget. »Plussow». Rügen SO-Kyst.** Resterne af den omlagte Bro paa Ø-Stranden ved Thüssow er bortføjet, og den hvide Spirplønde med Ø-lige Topbetegnelse er inddraget. 54° 16' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 713. Kjøbenhavn 1912.)

**1668. »Jasmund» Fyrskib atter udlagt.** »Jasmund» Fyrskib er atter udlagt og Taagesignalet gives derfor ikke mere fra Stubbenkammer. Fyrskibet: 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1486. Kjøbenhavn 1912.)

**1669. »Fehmannhelt» Fyrskib atter udlagt.** »Fehmannhelt» Fyrskib er atter udlagt og Fyrskibet »Reserve Sanderburg» inddraget. 54° 36' N. Br. 11° 09' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1487. Kjøbenhavn 1912.)

**1670. Fyr stakkes midlertidig. »Bålle. Kiøler Fjord.** Paa Grund af Reparationsarbejder slækkes Bålle Fyr fra den 29. Juli til den 3. August inkl. d. A. c. 54° 27' N. Br. 10° 19' Ø. Lgd.

**1671. Tønde inddraget. »Kappeln. Schlei.** Den første røde Spirplønde i Schlei oven for Flydeboen ved Kappeln er permanent inddraget. 54° 39' 38" N. Br. 9° 56' 24" Ø. Lgd.

**1672. »Kalkgrund» Fyrskib midlertidig ombyttet. »Flemsborg Fjord.** »Kalkgrund» Fyrskib er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve Sanderburg». c. 54° 59' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1490. Kjøbenhavn 1912.)

**III. Nordseen, Nordhavet og Hvide Hav.**

**1673. Skiver midlertidig udlagt. »Hølgeland. Tyskland.** c. 1., og 2. Sm SO-lig fra Søllebrannen Lystønde er udlagt 2 Skiver til Opmaalingsbrug. Lystønden: c. 54° 14' N. Br. 7° 50½' Ø. Lgd.

**1674. Oplysning. »Kählbrand. Elben.** Skibe, der besøger Kählbrand, skal benytte den nye Manding, da den gamle Manding er spærret. Mundingen ligger c. 500 m V. fra den gamle Munding. Det ny Løb udkæller sig ved Waltershof fra den gamle Kählbrand. Waltershof: 53° 31½' N. Br. 9° 56½' Ø. Lgd.

**1675. Stormvarsel-Station oprettet. »Weser» Fyrskib.** Paa »Weser» Fyrskib er oprettet en Stormvarsel-Station. Signalet gives fra en Raa paa Stormstøven ved Kagle, Kagle og røde Flag eller en rød Lanterne. c. 53° 54½' N. Br. 7° 49½' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

**1676. Skydeøvelser. »Borkum.** Den 20. og 21. August 1912 afholdes Skydeøvelser fra Borkum ud over Søen. Den farlige Zone ligger i Østerens fra Anduvningstønden til Tønderne OL-06. Farvandet Westermens er frit. Skydningen begynder kl. 9 Fm. Anduvningstønden: 53° 47' N. Br. 6° 35' Ø. Lgd.

**1677. Skildrads opføres. »Fyr tøendes. »Emsden.** Paa den høje Bred af Ems, tæt nedan for Indløbet til Emsden Ydehavn, opføres et Skildrad til en Rorledning. Paa Yderenden tøendes en hvid Lanterne. 53° 20' 08" N. Br. 7° 09' 07" Ø. Lgd.

**1678. Lystønde udlagt. »Sardlingens. »Zeeget van Vlisstingen. »Holland.** En sort Lystønde, der viser rødt Lys med En-formorkøiser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er midlertidig udlagt paa Bagbordsside af Farvandet i 10 m Vand paa 51° 26' 53" N. Br. 3° 33' 08" Ø. Lgd., ud for et under Bygning værende Parleværk, S. for Hoek van de Nolle. Man skal passere Lystønden med moderat Fart og maa ikke komme for tæt til den.

**V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.**

**1679. Oplysninger. »Riviere Casernance. »Frank V.-Afrika.** Ved Indløbet af Casernance er oprettet en Lods-Station. Det maa fratrædes at staa ind uden Lods, da Løbet over Barren hyppigt skifter.

En sort og hvid Spirplønde med Ballon er udlagt som Anduvningstønde 5 Å 6 Sm N. 61° V. Indløbet Pyramide og en liggende Tønde er udlagt i Sm N. 61° V. fra samme Punkt, for at betegnede Ankerpladsen til Afvejnning af Lods.

Mindste Dybde ved Højvande er i det N.-lige Løb 3,4 m og i det S.-lige 5 m. Et Fyr er under Bygning paa Djøgne Pyramide. Fyret skal vise hvidt, fast Lys. c. 13° 34' N. Br. 16° 45' V. Lgd.

**1680. Fyr eksisterer ikke. »Amburizette. »Portugisisk V.-Afrika.** Det hvide, faste Fyr, der er oprettet at ligge i Amburizette Bugt, c. 3½ Sm N.-lig fra Foreland Bluff Fyr, eksisterer ikke. Amburizette: c. 7° 15' S. Br. 12° 54' Ø. Lgd.

**1681. Fyr tøendt. »Robben Island. »Table Bay. »Afrika.** Et hvidt, fast Fyr er tøendt paa Molekøvedet paa SO-Siden af Robben Island, ¼ S. Kol N. 72° Ø. fra Minto Hill Fyr. Flamens Højde: 4,2 m. Strøvidde: 4 Sm. 33° 48½' S. Br. 18° 22' Ø. Lgd.

**1682. Grund fundet. »Santa Cruz da Graciosa. »Iha Graciosa. »Azorerne.** En Grund med 5,1 m Vand er fundet 1,5 Sm NO. fra Bven Santa Cruz da Graciosa. Santa Cruz: 39° 05½' N. Br. 28° 00½' V. Lgd.

**1683. Fyr forandret og Fyr nedlagt. »Fuller Rock og »Sassafras Point. »Providence River. »Karraigusselt Bay. »Rhode Island.** Forenede Stater i Nord-Amerika. 1) Fuller Rock Fyr viser nu rødt Et-Lys hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2. Sek. I øvrigt uforandret. 41° 47' 39" N. Br. 71° 22' 49" V. Lgd.

**1684. Sassafras Point Fyr er permanent nedlagt. 41° 48' 01" N. Br. 71° 23' 31" V. Lgd.**

**1685. Belysning forandret. »Block Island Harbor. »Rhode Island.** Omkrent den 10. August 1912 sker følgende forandringer ved Belysningen af Block Island Harbor.

- 1) Paa N.-Enden af den Ø.-lige Bølgebrøder tøendes et hvidt Lysfyr, Block Island Frankvater Fyr, der viser Et-Lys hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,4 Sek. Flamens Højde: 10 m.
- 2) Paa Ø.-Enden af den ydre V.-lige Bølgebrøder tøendes et rødt Lysfyr, Block Island Brækvater Outer Basin Fyr, der viser Et-Lys hver 5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 4. Sek. Flamens Højde: 8 m.
- 3) Paa Ø.-Enden af den indre V.-lige Bølgebrøder tøendes et rødt Lysfyr, Block Island Brækvater Inner Basin Fyr, der viser Et-Lys hver 2 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 1,1 Sek. Flamens Højde: 8 m.
- 4) Block Island røde, faste Ledfyr og det hvide, faste Fyr paa Ø.-Enden af den V.-lige Bølgebrøder, 41° 10' 30" N. Br. 71° 33' 23" V. Lgd., nedlægges. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1062. Kjøbenhavn 1911.)

**1686. Fyr tøendt. »Three Mile Harbor. »Gardiners Bay. »Long Island Sound.** Det røde, faste Fyr paa Bølgebrøderen ved Indløbet til Three Mile Harbor er nu tøendt. 41° 02' 15" N. Br. 73° 11' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2475. Kjøbenhavn 1911.)

**1686. Tønde flyttet. »Long Sand Shoal. »Long Island Sound. »Long Sand Shoal East End**

- 60 Sek., Blink 5.<sup>o</sup> Sek., Mørke 54.<sup>o</sup> Sek. Synsvide: 28 Sm. I øvrigt uforandret. 39° 08' 49" N. Br. 8° 13' 28" Ø. Lgd.
- 1690.** Tønde inddraget. **Meloria Banke**, Livorno. **Italian V.-Kyst**. Den lille cylindriske Tønde som laa N. for Meloria Banke, c. 4900 m N. 18° V. fra Fyret paa S.-Enden af Banken, er inddraget. Fyret: 43° 32' 45" N. Br. 10° 18' 11" Ø. Lgd.
- 1699.** Oplysning om Fyr. **Vieste**. **Italian Ø.-Kyst**. Vjesti Fyr lyser fra N. 56° V. gennem N. og Ø. til S. 12° Ø. 41° 53' 20" N. Br. 16° 11' 12" Ø. Lgd.
- 1700.** Tønde ombyttet med Lystønde. **Porto del Lido**, **Italian Ø.-Kyst**. Den røde Tønde SV. for S. Nicolo Kirke er ombyttet med en Lystønde, der viser gront Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3 Sek. Tønden ligger i 7.5 m Vand, 440 m S. 62½° V. fra Kirkens Kampanille. Porto Lido: c. 45° 26' N. Br. 12° 23½' Ø. Lgd.
- 1701.** Fyr tændt. **Lystønde inddraget**. **Kaiser Franz Josefs Havn**. **Bai van Muggia**. **Solf von Trieste**, Østerrig-Ungarn. Paa S.-Enden af den S.-ligste Bolgebrøder i Kaiser Franz Josefs Havn, 1830 m N. 49° Ø. fra Spitze Sottile Fyr, er tændt et ubevogtet, hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 45° 36' N. Br. 13° 44' Ø. Lgd. Lystønden, som laa 500 m N. fra Spitze Rone (01mi) er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2616. Kjøbenhavn 1910.)
- 1702.** Havnearbejder. **Fyr slukket**, **midlertidigt Fyr tændt**. **Oltre**, **Kanal von Zara**. Molen i Oltre Havn forlænges. Det grønne Fyr paa Molehovedet er slukket. Ved Yderenden af Arbejdsstedet er midlertidigt tændt et hvidt Fyr. c. 44° 04' N. Br. 13° 11' Ø. Lgd.
- 1703.** Havnearbejder. **Comisa**, **Lissa**, **Østerrig-Ungarn**. Bolgebrøderen ved Comisa Havn forlænges ud efter i samme Retning. I Forlængelsen af Bolgebrøderen er opført flere Pæle. Da Yderenden af Arbejdsstedet ikke er afmærket om Natten, maa man udvise Forsigtighed ved Besøringen. c. 43° 02' N. Br. 16° 05' Ø. Lgd.
- 1704.** Fyr tændt. **Spatala**. Paa hvert Hjørne af Hovedet af den nybyggede Mole S. Doimo er tændt et ubevogtet, gront, fast Fyr. **Flammens Højde**: 7 m. Synsvide: 3 Sm. Det S.-lige Fyr ligger 190 m S. 3° V. fra S. Pietro Molefyr. c. 43° 30' N. Br. 16° 26' Ø. Lgd.
- 1705.** **Vrag**, **Gravosa**. I den S.-lige Del af Gravosa Havn, Ø. for Ghimau Pynt, ligger et Vrag, som kun er synligt ved Lavvande. Man bør ikke komme Pynten nærmere end 60 m. c. 42° 39' N. Br. 18° 05' Ø. Lgd.
- 1706.** Fyr tændt. **Linaria**, **Kalanitza Bugt**, **Skyros**, **Grækenland**. Ved Linaria er tændt et hvidt og gront, fast Fyr, c. 40 m V.-lig fra Saint Nicolas Kapel i en Afstand af 38 m fra Kysten. Lysen er hvidt fra Ø. gennem S. og V. til N. 45° V. og gront fra N. 45° V. til N. **Flammens Højde**: 23 m. Lysene: 6½ Sm for hvidt og 4 Sm for gront Lys. 38° 49' 50" N. Br. 24° 32' 23" Ø. Lgd.
- 1707.** Fyr tændes. **Arrière-port de l'Agha**, **Algier**. I Slutningen af 1912 tændes et rødt, fast Fyr paa Yderenden af en Dæmning, som opføres i Nærheden af Indløbet til Arrière-port de l'Agha. Fyret er mørkt paa 173½° over Grundene S. for Indløbet til Havnen. Lysene: 4 Sm. c. 36° 46' N. Br. 3° 05' Ø. Lgd.

### IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

- 1708.** Grund rapporteret. **Baixo Zibia N. Mozambique Channel**, **Portugisisk Ø.-Afrika**. Den portugisiske Damp »Africa« rapporterer at have roret Grundten i en Afstand af c. 4 Sm fra Land, c. 14 Sm N.-lig fra Zambía Grund. c. 22° 32' S. Br. 35° 36' Ø. Lgd.

### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 1709.** Tønder udlagt. **Birim Geul**, **Langser Baal**, **Sumatra Ø.-Kyst**. En hvid Spids-tønde, en sort Stumpønde og en hvid Spidsønde er udlagt i Birim Geul i Stedet for henholdsvis den hvide Lystønde, den sorte Lystønde og den hvide Lystønde som tidligere er inddraget. Den sidstnævnte Tønde: c. 4° 33' N. Br. 97° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 831. Kjøbenhavn 1912.)
- 1710.** Tønde ombyttet med Lystønde. **Hoek Tamiang**, **Sumatra Ø.-Kyst**. Den sorte Spidsønde med Ballon ved Hoek Tamiang er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 4° 25' N. Br. 98° 17' Ø. Lgd.
- 1711.** Tønde ombyttet med Lystønde. **Kleine Koeboe-Rivier**, **Borneo V.-Kyst**. Den sorte Stumpønde i Munden af Kleine Koeboe-Rivier er nu ombyttet med Lystønden. 0° 36' S. Br. 109° 19' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1565. Kjøbenhavn 1912.)
- 1712.** Afmærkning forandret. **Amunyoku Kan** (**Yalu Floden**), **Korea (Choson) V.-Kyst**.

22./7. — Marie, Nielsen, pass. l'Ouessant 22./7. for Alicante. — Norma, Degn, pass. Dunnet Head 21./7. for Preston. — Bodil, Jensen, ank. Bristol 21./7. — Ulla, Hansen, ank. Rabat 21./7. — Thyra, Jessen, afg. Kjøbenhavn 21./7. til Kotka. — Gerda, Iversen, ank. Kjøbenhavn 20./7. — Inger, Schiff, ank. Barcelona 20./7. — Nancy, Mikkelsen, pass. Brixham 20./7. for Breelouu. — Stella, Basse, ank. Stionsay 19./7. — Cito, Jepsen, pass. Hook of Holland 19./7. for Palma. — Nautik, Nielsen, ank. Aarhus 19./7. — Nora, Lauritsen, afg. Denia 19./7. til London. — Fylla, Brinck, ank. Råfsø 19./7. — Karla, Nielsen, afg. Huelva 18./7. til Hennebont.

**Det astasiatiske Kompagni**, Arabien pass. Gibraltar 21./7. for hjemg. — Estonia afg. Hongkong 23./7. for udg. — Tranquebar pass. Perim 17./7. for udg. — Bandon pass. Gibraltar 20./7. for udg. — Bintang afg. Sabang 14./7. for hjemg. — Esrom ank. Greenock 22./7. for hjemg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 23./7. — Pangan afg. Sabang 10./7. for hjemg. — Samui pass. Perim 19./7. for hjemg. — Selandia ank. Antwerpen 21./7. for udg. — Ørkild ank. Bangkok 21./7. for udg. — Cathay afg. Pondicherry 11./7. for hjemg. — Chumpon afg. Funchal 7./7. for udg. — Indien afg. Portland 21./7. for hjemg. — Kina afg. Montevideo 22./7. for hjemg.

**Vøstindisk Afdeling**, St. Croix afg. St. Thomas 20./7. for udg. — St. Thomas afg. St. Thomas 10./7. for hjemg. — St. Jan afg. London 25./9. for udg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab**, Alexander Shukoff, Brandt, ank. Acton Grange 15./7. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 21./7. til Sarpsborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rigabugt 19./7. — Russ, Petersen, afg. Rotterdam 13./7. til Miramichi. — Wladimir Sawin ank. Acton Grange 22./7. — Excellence Pleske, Tannebeck, afg. Petersborg 21./7. til Sarpsborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Newcastle 16./7. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Tyne 19./7. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 10./7. til Danmark. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. Miramichi 21./7. til Belfast. — Nerwa, Dahl, ank. Pugwash 21./7.

**Skandia**, Gulfaxe, Petersen, afg. Korsør 20./7. til Burntisland. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 16./7. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 21./7.

**Havel**, Fyen, Mathiasen, afg. Archangel 19./7.

**Vulcan**, Vulcan, Smith, afg. Antwerpen 23./7. til Methil. — London, Bom, ank. Hull 22./6. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 19./7. — Bryssel, Kaas, afg. Hull 20./7. til Reval.

**Mercur**, Berlin, Krogh, ank. Leith 14./7. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Sarpsborg 22./7. — Roma, v. Thun, ank. Rendsburg 22./7.

**Urania**, Polarstjernen, Nielsen, ank. Cardiff 18./7. — Ekliprika, Hemmingsen, ank. Port Amby 14./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Methil 23./7. — Svend, Schmidt, afg. Augusta 15./7. — Urania, Clausen, ank. Riga 21./7.

**Nordsean**, Kronprins Frederik, Andresen, afg. Swinemünde 19./7. — Holland, Poulsen, pass. Kjøbenhavn 23./7. — England, Andersen, afg. Karrebæksminde 20./7. — Rusland, Bennetsen, ank. Bræstad 22./7.

**Dampskibsselskabet af 1811**, Edna, Iversen, ank. Middlesbro 22./7. — Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 19./7.

**Dansk Rederi-Aktieselskab**, Thorvaldsen, Steffen, ank. Grimsby 23./7.

**Frem**, Austa, Bagger, ank. Pillau 23./7. — Freja, Nielsen, ank. Burntisland 23./7. — Vera, Thing, ank. Trångsund 16./7.

**Heimdal**, Helga, Vaaben Hansen, afg. Stocksund 23./7. — Martha, Christensen, ank. Snødsvall 20./7. — Elna, Rathje, ank. Melbo 20./7. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 22./7. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 18./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Ghent 20./7. — Simone, Møller, ank. Frederikshavn 22./7. — Jeanne, Olsen, afg. Blyth 22./7. — Vera, Larsen, ank. Tynen 23./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Blyth 20./7. — Aunne, Leth, afg. Norresundby 21./7. — Kamna, Løfler, afg. Archangel 15./7.

**Torm**, Sara, Jensen, afg. Petersborg 19./7. — Helene, Sørensen, afg. Hull 19./7. — Sjølland, Svarter, ank. Antwerpen 16./7. — Agnete, Dam, ank. Burntisland 21./7. — Hermia, Farup, ank. Dunkerque 22./7. — Alice, Jørgensen, afg. Assens 23./7.

**Botnia**, Gudrun, Sonnichsen, ank. Burntisland 22./7. — Ragnhild, Schultz, afg. Petersborg 21./7. — Valborg, Hansen, afg. Bilbao 22./7. — Estrid, Hansen, ank. Ostende 17./7. — Gunhild, Hansen, ank. Kemi 23./7.

I Annoncen Kan er foretaget følgende Forandringer i Almærkning: 1) I Ø-Farvandet er udlagt en rød Spidsstønde 12, 11 1/2, Køl S. 77<sup>o</sup> Ø, fra Bumbægt, c. 39<sup>o</sup> 49 1/2' N, Br. 124<sup>o</sup> 21', ø. Lgd. 2) I V-Farvandet er sort Tønde Nr. 5, c. 2 Sm N. 17<sup>o</sup> V, fra Mø 70, inddraget.

188

### Bekendtgørelser m. m.

1713. Karantænestemmelser. Italien — Adalia, Lilleøsten er erklæret for pestsmittet.

## Sejlskibe.

**Renne.** Sigurd, Holm, ank. Guldborg 15./7. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 15./7. — Argus, Holm, ank. Mariager 14./7. — Kastor, Møller, ank. Swinemünde 15./7. — Laureline Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 15./7. — Proven, Olsen, ank. Aarhus 15./7. — Hermod, Grønvold, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Sigurd, Holm, ank. Masnedsund 20./7. — Freja ank. Aarhus 20./7.

**Svendborg.** Britta, Jensen, ank. Raumo 15./7. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Charlestown (C.) 17./7. — Urda, Skov, ank. Lysekil 14./7. — Althea, Skovgaard, ank. London 16./7. — Martin, Wilde, ank. Dysart 16./7. — Alma, Hansen, ank. Abbeville 16./7. — Galathea, Jensen, ank. Wemyss 17./7. — Vesta, Poulsen, ank. Lochudy 20./7. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Bordeaux 20./7. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Exceter 20./7. — Severine, Hansen, ank. Horsens 21./7. — Standard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 20./7. — Union, Olsen, ank. Leith 19./7. — Minerva, Fuglsang, ank. Lorient 19./7. — Agnes, Nielsen, ank. Brest 18./7. — Dagmar, Petersen, ank. Concarneau 18./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Bandholm 19./7. — Najaden, Rasmussen, ank. Abbeville 18./7. — Kuma, Fisker, ank. Bogense 19./7. — Zenitha, Jensen, ank. Dungeness 14./7. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Exceter 17./7. — Zenitha, Jensen, ank. Lorient 19./7. — Cornwall, Jensen, ank. Borgå 17./7. — Kruse, Petersen, ank. Kjøbenhavn 18./7. — Fanny, Hansen, ank. Rudekjøbing 18./7. — Skjold, Larsen, ank. Koldby Kaas 18./7. — Dagny, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 19./7. — Emanuel, Bentzen, ank. Aalborg 20./7. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 21./7. — Embla, Mikelsen, ank. West Hartlepool 22./7. — Neptunus, Nielsen, ank. Ebeltoft 22./7. — Pampa, Jensen, ank. Slite 23./7. — Leif, Andersen, ank. Borgå 22./7. — Vera, Jensen, ank. Lovisa 22./7. — Mine, Nielsen, ank. Tonsberg 23./7.

**Øra.** Venus, Jensen, ank. Stokkiseyri 16./7. — Moster, Petersen, ank. Swinemünde 16./7. — Elise, Nielsen, ank. Dysart 16./7. — M. Hay, Petersen, ank. Halmstad 15./7. — Bertha, Madse, ank. Malmö 15./7. — Alf, Rasmussen, ank. Drobak 15./7. — Amor, Hansen, ank. Wemyss 15./7. — Nauta, Stærke, ank. Nord Sidney 15./7. — Th. Lohse, Boye, ank. Helsingfors 16./7. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Dunkerque 15./7. — Rig-

mor, Petersen, ank. Frederikshavn 15./7. — Alta, Albertsen, ank. Gefle 15./7. — Mercur, Rasmussen, ank. Mancton (New Brunswick) 15./7. — Hekla, Hermansen, ank. Abbeville Sonne 15./7. — Svanen, Christensen, ank. Halmstad 15./7. — Hydra, Christensen, ank. Shippigan (New Brunswick) 16./7. — Aerial, Christensen, ank. Drobak 16./7. — Freya, Kock, ank. Karlshamn 16./7. — Albertha, Kromann, ank. Grimsby 16./7. — Apollon, Albertsen, ank. Sølvborg 16./7. — Salvador, Sand, ank. Gøteborg 16./7. — Marthing, Friis, ank. Herrengeve (Canada) 15./7. — Skirner, Rasmussen, ank. Herrengeve (Canada) 16./7. — Hertha, Krull, ank. Helsingborg 17./7. — Arken, Christensen, er pass. Montevideo p. R. t. Paysandy. — Forældres Minde, Christensen, ank. Hull 17./7. — Norma, Jørgensen, ank. Kilrus (Irland) 16./7. — Henry, Jensen, ank. Sunderland 16./7. — Hosanne, Rauhauge, ank. Venisonsild Viafago 17./7. — Fuglen, Schmidt, ank. Binie 18./7. — Phonix, Rasmussen, ank. Svendborg 18./7. — Marie, Weber, ank. Peel 18./7. — Valborg, Olsen, ank. Sølvborg 18./7. — Theodor, Andersen, ank. Karlshamn 18./7. — Abba, Petersen, ank. Kirkealdy 18./7. — Æro, Christensen, ank. Youghal 19./7. — Amalia, Andersen, ank. Karlskrona 19./7. — Uranus, Fabricius, ank. Lillesand 19./7. — H. H. Petersen, pass. Lizard 17./7. for vestg. — Marie, Petersen, ank. Ørebak 19./7. — Maren, Albertsen, ank. Sundsvall 20./7. — Hercules, Bager, ank. Ystad 19./7. — Arken, Andersen, ank. Pillau 19./7. — Acacia, Jensen, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Adele, Weber, ank. Warnemünde 19./7. — Karen Sophie, Wilhelm, ank. Træmünde 20./7. — Hamlet, Rasmussen, ank. Bergew (New Foundland) 19./7. — Aungar pass. Dungeness 19./7. for østg. — Nanna, Østermann, ank. Danzig 21./7. — Valkyrien, Weber, afg. Stykkisholm 19./7. til Miramichi (N. B.) — Freya, Kock, ank. Kiel 21./7. — Signe, Hansen, ank. Stege 21./7. — Gloria, Fabricius, ank. Berwick 22./7. — J. A. Kromann, Christensen, pass. Goodwin Sands 19./7. for Gøteborg.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 25. Juli 1912. — Dansk Sejlskibsrederi-For-  
enings Aarsgeneralforsamling. — Ny Værnepligtslov. — Sø- og Han-  
delsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybyg-  
ninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for  
Søfarende. — Dunske Havne.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Bende 8 &amp; 3,4 m. Nord for samme 3,4 &amp; 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 &amp; 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgående.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinge hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ &amp; 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 &amp; 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Krau, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgående og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3½ Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tonde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tonde.	Losning og Lastning besørages af her værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørages af Lædningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt. Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over tørreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibsbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmedie. Køhalsplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kultyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private eller faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørages af herværende Firmaer til faste Priser	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhalsplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodetvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svarer af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betaales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlakibe betaales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 15 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betaales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran ti Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk Jærnbane langs Havnen
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodetvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betaales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværkevand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexe.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 38' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nordfra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværksbojden 6-6 1/2 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor lange Bolværk.
<b>Præste.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserband haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhalingplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve.  <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton  <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsøværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 1/2 & 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskestbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> efter faste, billige Takster.  <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværkevand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 1 Kr. pr. m <sup>3</sup> Slangenafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskestbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Damper. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsøring:</b> For Bugsøring fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsøring for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsøring paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Proviinsbyer.  
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.  
Gammel Strand 34.

## Bugsøring.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsøring i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

## A/S Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

**Jærn- og Staalouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leveraador til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaadestations  
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6021. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nera 2393.

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Reg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80—100 Ror paa 5 Mi-nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** Kjøbenhavn  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

„Dansekloyd“.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlihaltermann, Kjøbenhavn.

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nærliggende Foreningers Lokaler og hos Bøgerforhandlere Effth.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

**Skibs-  
Provieringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.  
Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 208.  
Kolding. Jydsk Skibs-ekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**AXEL LUND** A|S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Stevadors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

St Petersburg Tigr.: „Hansenco“  
Cronstadt Tigr.: „Hansenco“  
Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmæglere, Dampskibsagenter  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hecksher & Søns Eftf.**  
Grundlagt 1797.  
Edsvorne Skibsmæglere.  
Agenter for  
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.  
Telegr.-Adr.: **Heckshers.** Tlf. 7898.

**Hill-Madsen**  
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, København. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Jydsk Skibsekviperung  
og  
Provianteringsforretning,  
(G. Brasen)  
**KOLDING.**  
En gros. En detalj.

**C. HANSEN.**  
GIJRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser  
NB. Leverandar til Køl. dansk Yachtklub.

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
København.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Seen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

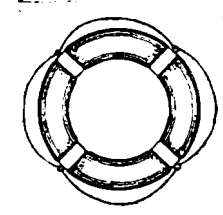
**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventar  
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Overretsaagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søesager).

**BENDIXENS KURSUS**  
Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

**Undervisning**

i **Dansk** (Retsskrivning, Korresp.), **Tysk, Engelsk, Fransk.** For Sømænd, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa **Bendixens Kursus.** Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.



**ROAR ROSING,**

Vestervoldgade 92, København B.  
**Redningsapparater  
af Renhaar og Kapok.**

Internationale Agentur for  
Nybygninger  
Køb og Salg af **Skibe**  
**Julius Ott**  
HAMBURG Georgspl. 10.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**  
Rug- og Skibsbødfabrik  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**Marstal**  
**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**  
Specialitet **Smaa Skibe.**

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

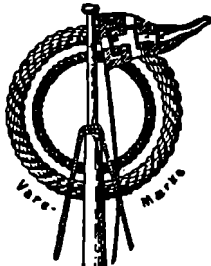
1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende  
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthuugade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderoilier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.



## A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Auden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 54-55.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. August 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amianto  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Biakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Løsebjul og Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
 Manila - Wirerope  
 Redningskrandse og Redningsbæiter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



☞ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO MONSTED**  
 (LIMITED)  
 SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
--------------------------	---	---	---

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.  
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampfings- og Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
 Vesterbrogade 25    Tell. 6138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møli i Møbler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhededt Damp; fuldstændig ukadeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
 St. Petersburg. Rusland.  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krømtapakslar og Skrueakslar leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Cornelius Knudsen's**  
 Marine-Prisme-Kikkert  
 Sextanter — Kompasser  
  
 Kapt. Clausens Kontroltydemaaler.  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
 Undgaa Fejltagelse.



**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Dr. med. Goldechmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2. Trædes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Frilager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
Cigarer - Tobakker - Vine  
til en gros Priser.

Telefon  
Palæ 920. Sct. Annæ Plads 10. Telefon  
Privat Nora 795 x.

**Howaldtswerke, Kiel.**

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aakke-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**Nærum Kostskole.**

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2 Gymn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**MILKMAID MELK**

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMPAER, CANADA

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibereferi, Hvalfangst  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Internationale Agentur for

**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe**

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

**Haandværksprøven.**

Denne Prøve afholdes i Teknologisk Instituts Lokaler, Industribygningen, og begynder den 2. September Kl. 7 Fm.

De, som agter at indstille sig til Prøven, har senest den 20. August at indsende Begæring til Undertegnede. Kjøbenhavn, den 20. Juli 1912.

**A. H. M. Rasmussen,**  
Direktør for Maskinistundervisningen.

**Valg af Kredsformand** i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Østjyllands Kreds afholdes paa Grand Hotel i Vejle Lørdagen den 10. August, Eftmd. Kl. 4.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening  
*C. Minor Rasmussen.*

**Nordisk Skibsrederforening**

afholder ekstraordinær Generalforsamling til endelig Beslutning over de paa Generalforsamlingen i Stockholm iaar foreløbig vedtagne Forslag til Forandringer i Lovene paa Foreningens Kontor i Kristiania, Drammensvejen 21, **Torsdag den 12te September Kl. 3 Eftermiddag.**

(H. O 972)

**Bestyrelsen.**

**Fjerde Søforsikringselskab lim.**

i Kjøbenhavn

tegnr Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

**Bjorch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverander til D. F. D. S.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampfougværk

**Nyhavn 53.**

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 123

**G. C. de Baerdemaeker**

Skibsmægler og

Speditør

**Gent, Belgien**

**RATIN**



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
NyBøstergade 2. Koh K. Tel. 3662.

**ZOOB. HAVE**  
i Kjøbenhavn  
køber gerne for den  
brugbare Dyr.

**Maskinskrivning.**  
Metodisk Undervisn. i Mas-  
kinskrivning Kursum 5 Kr.  
Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.



**Kakerlakker-  
pulver**

å 50 Øre.

**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

**Officielle Bekendtgørelser.**

**Auktion over Sanddampbaaden „Hvalen“.**

Mandag den 5. August d. A. Em. Kl. 2 paa Raadhuset i Nakskov stiller Sandgraver V. Rasmussen af Nakskov den ham tilhørende Sanddampbaad „Hvalen“ til Bortsalg ved offentlig Auktion.

Baaden, der er i god Stand, kan fra nu af stadig ses i Virksomhed ved Henvendelse til Ejeren. Den laater 120 Tons (60 Læster) Sand.

Betalingen erlægges til undertegnede Incassator. Nakskov, den 19. Juli 1912.

**C. F. Bang,**  
Byfogedfuldmægtig.

Kjøbenhavn, d. 1. August 1912.

»Titanic«s Undergang. London, 30. Juli. (Ritz. Bur.) Lord Mersey har nu offentliggjort Resultatet af Undersøgelsen angaaende »Titanic«s Undergang. Det hedder deri, at Sammenstødet med Isbjerg skyldes den Omstændighed, at Skibet gik med overdreven stærk Fart.

Lord Mersey udtaler endvidere i den offentliggjorte Beretning om »Titanic«s Undergang, at han var kommet til den Overbevisning, at det Skib, som »Californian« havde set, havde været »Titanic«. Natten var klar og Søen rolig. Hvis »Californian«, da man om Bord paa den saa Raketterne fra »Titanic«, var sejlet gennem Isen direkte mod »Titanic«, hvad den havde kunnet gøre uden Fare, saa vilde den sandsynligvis have kunnet redde mange, maaske endog alle dem, der var paa »Titanic«.

Lord Mersey tilraader fremdeles Forbedring af de vandtætte Skodder og hævder, at Handelsministeriet bør have Bemyndigelse til for Bygningen af et Skib at se Planer og Overslag og underkaste dem en Prøvelse. Udrustningen af Skibene med Redningsbaade og Flaader bør ikke være afpasset efter Tonnagen, men efter Antal af Passagerer.

Han udtaler sluttelig Ønsket om Afholdelsen af en international Kongres, der skal behandle Spørgsmaalene om Skibenes Udrustning, bl. a. ogsaa med Redningsmidler og Lyskastere og om Ændring af Kursen ved Isfare.

En Verdensomsejling. Med Panamakanalens forestaaende Aabning for Øje oprettede »Østasiatisk Kompagni« i Slutningen af 1911 en ny transatlantisk Linie. Dampskibet »Indien« med den bekendte Kaptajn Carl Jensen som Fører — tidligere »Birma« og »St. Croix« — sendtes som første Skib ud paa den ny Route, der skulde spænde fra Kjøbenhavn til San Francisco. Den 6. November afsejlede »Indien« og den 24. f. M. lagde den efter endt Tur ind i Frihavnen. »Indien«s Rejse er blevet en god Del længere, end oprindelig tænkt og endte som en Jordomsejling. Da Damperen gik herfra, anløb den først de europæiske Havne Antwerpen og London og satte saa Kursen mod Buenos Aires. Fra denne Plads gik Turen om Amerikas Sydspids til en Kulplads Corronel ved Valparaiso. Herfra op til San Francisco og videre til Tacoma, Seattle, Vancouver og over det Stille Hav til Yokohama og Vladivostock. Herfra er Turen saa gaaet hjem til Kjøbenhavn.

Turen har, som man vil se, været lidt over 8 Maanedre. Den er forløbet tilfredsstillende; og den ny Route er allerede godt i Gang, befaret af »chartered« Skibe.

(»Natt. Tid.«)

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende:

Adresse-Kommission i Archangelsk. Den fungerende Konsul i Archangelsk har indberettet til Udenrigsministeriet, at den i Archangelsk sædvanlige Adresse-Kommission paa 55 Kopek pr. Ton i Følge Meddelelse fra Archangelsk Havaechef kun afkræves Skibe, naar disse ved Overenskomst er gaaet ind paa at betale denne Afgift.

Indeholder Certepartiet intel om, at Adresse-Kommissionen skal erlægges, har Archangelsk Alladere ingen Ret til at afkræve en saadan. Dette er af vedkommende russiske Ministerium officielt blevet meddelt Archangelsk Børskomite med Anmodning om at træffe de i denne Anledning nødvendige Foranstaltninger.

Skibbyggeri paa Thuro. Paa Skibbygmester N. P. Petersens Værft paa Thuro er Kolen i disse Dage blevet lagt til den ny tremastede Motor-Skonnert, der, som tidligere omtalt, skal bygges paa nævnte Værft. Kolen er c. 105 Fod, sammensat af to Længder, og Skibet vil blive c. 230 Brutto-Tons.

Foruden et mindre Savværk (Baandsav), som drives ved elektrisk Kraft, har Bygmesteren endvidere paa Værftet faaet anbragt en elektrisk Bloksav, som ogsaa nu er i fuld Gang med Gennemskæring af de store Træblokke til Tommer i Skibet.

Bygmester J. Ph. Jørgensen, som ogsaa har et stort Skib under Bygning, har ligeledes i Aar faaet anbragt to elektriske Savværker. Store Ege- og Bøgetræer bliver tilkort og derefter gennemskaaren til Planker; alt foregaar hurtigt og akkurat. Udnyttelsen af den elektriske Kraft er nu til stor Fordel for disse Forretninger, i Stedet for som hidtil at lade en saadan Masse Træ gennemskære ved Haandkraft; men Installeringen, Maskiner, Bygninger og andet Tilbehør koster ogsaa hver af Bygmestrene c. 4,000 Kr. (»Svendb. Amtst.«)

Nyt Dok anlæg. London, den 22. Juli. Dokken ved Immingham er i Dag blevet højtidelig aabnet af Kongen.

Immingham Dokken er den dybeste Dok paa Østkysten af England og har en stormbeskyttet Havn med en saa dyb Indsejling med Sluse, at den tillader de største Skibe at komme ind i Dokken paa et hvilket som helst Tidspunkt af Tidevandet. Dokken er udstyret med 8 store Kulelevatorer, der er i Stand til at indlade 5,600 Tons Kul i Timen. (»Ritz. Bur.«)

Havnearbejderstrejken i London. I Følge Meddelelse til Sverigs Rederiforening findes der nu trods Havnearbejderstrejken i London Kajplads i Londons Dokker, saa at Damperne umiddelbart efter Ankomsten kan faa Plads og paabegynde Losning. Hvorvel Strejken endnu vedvarer, kan Skibene losses af fri Arbejdere og egne Besætninger.

Paa Grundlag af forskellige Løfter, som Arbejdsgiverne har givet Arbejderne, menes Dokstrejken nu at være endt. Arbejdet ventedes genoptaget den 29. f. M.

Imidlertid har kun meget faa af de strejkende genoptaget Arbejdet. Strejkelederen Orbell erklærer, at der vil blive udsendt officiel Meddelelse om, at Strejken er genoptaget, dog har Sluerverne af deres Fagforening faaet Ordre til at vende tilbage til Arbejdet paa de for Strejkens Begyndelse gældende Betingelser.

Den 29. f. M. meddeles, at 2,000 Matroser og Baandsmænd har genoptaget Arbejdet, og den 30. telegraferes fra London, at Arbejdet i Dokkerne nu er blevet genoptaget overalt.

Kollision med et Isbjerg. St. Johns (New Foundland), 29. Juli. (Ritz. Bur.) Damperen »Manchester Inventor«, der var undervejs fra Montreal til Manchester, er ankommet hertil i læk Tilstand. Damperen er den 24. f. M. løbet paa et Isbjerg. Skibet har 4 Lastrum fyldt med Vand og har maattet kaste en Del af Lasten over Bord.

Meddelelse for Søfarende. Vraget af Dampskibet »Blackhead«, der ikke tidligere har frembudt nogen Hindring for Sejladsen, har nu skiftet Stilling, saaledes at Kedlerne, der ligger c. 450 Meter Øst for Munden af Tein Havn (Bornholm), ligger farligt for Sejladsen, særlig for Besejlingen af Havnen.

Optaget Vrag. Vraget af den i Juni Maaned 4 Somil N. Ø. for Middelgrundsfortet sunkne Fiskekutter »Nordkap» er oplaget og den udlagte Vraglystende ind-draget.

Den marokkanske Havn Mehedja vil efter sikkert Forlydende blive aabnet for Handel og Skibsfart den 1. Januar 1913.

## Klarering m. m. i Cadix Havn.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget nedenslaende Afskrift af en Indberetning fra det danske Konsulat i Cadix angaaende:

Skibes Klarering, Lodsafgifter, Losning og Lastning i Cadix. Ind- og Udklareringen af Skibe maa kun ske gennem de virkelige Mæglere (consignatorios de buques), men bliver ofte udført af Ikke-Mæglere, som klarerer Skibene i Kaptajnens Navn. Sidstnævnte Fremgangsmaade er der intet at sige til under almindelige Forhold, men naar Vanskeligheder opstaar, vil Skibets Interesser sikkert bedre kunne varetages af en virkelig Mægler. For Ind- og Udklarering af et Skib beregnes i Reglen 100 Pesetas; nemlig Pesetas 50 for Ind- og Pesetas 50 for Udklareringen. Hertil kommer selvfølgelig Mæglerens Kommission for at varetage Skibets Interesser, hvormeget denne behøver sig til, er vanskeligt at sige, idet samme afgøres i hvert enkelt Tilfælde mellem Rederiet og Mægleren, men det er Konsulatet bekendt, at der i mange Tilfælde er betalt 2 pCt. af Fragten for en Trælast. Desuden maa man regne med c. Pesetas 25, til diverse Omkostninger.

Konsulatet mener her at burde bemærke, at det sikkert vilde være i Rederiernes Interesse, om de i Certepartier over Varer til Cadix fastsatte, at Skibet skal klareres af dets egen Mægler, og ikke af Modlagerens Agent eller Mægler. Konsulatet har i den senere Tid bemærket, at de fleste Skibe i Folge Certepartiet skal klareres af Modlagerens Agent.

Lodsafgiften i Cadix Havn er obligatorisk, og Lodspenge maa saaledes betales, hvad enten Skibene anvender Lods eller ej. For enhver Bevægelse et Skib foretager, ind i, eller ud af, eller i Cadix Havn, maa Lodspengene erlægges, hvorfor det fornuftigste er at tilkalde Lods for enhver Bevægelse, Skibet skal foretage, hvor ringe den end er.

Lodspenge varierer:

- 1) Fra Havel til Bugten eller omvendt:  
For Dampere fra 50 til 3,000 Brutto Reg.-Tons fra 20 til 100 Ptas.  
For Sejlskibe fra 50 til 3,000 Brutto Reg.-Tons fra 20 til 125 Ptas.  
Skibe paa mere end 3,000 Tons betaler desuden 1 Peseta mere pr. 100 Tons eller Dele deraf, hvormeget deres Størrelse overskrider nævnte 3,000 Tons.
- 2) Fra Bugten til Kaj eller Bro, samt enhver Bevægelse i Havnen, med Undtagelse af Fortøjning eller Kasten los ved Kaj eller Bro:  
For Dampere fra 50 til 1,001 Brutto Reg.-Tons og mere fra 20 til 45 Ptas.  
For Sejlskibe fra 50 til 1,001 Brutto Reg.-Tons og mere fra 20 til 60 Ptas.
- 3) For at fortoje eller kaste los ved Kaj eller Bro:  
For Dampere fra 50 til 1,000 Brutto Reg.-Tons fra 10 til 20 Ptas, og for hver 1,000 Tons mere 2,50 Ptas.

For Sejlskibe fra 50 til 1,000 Brutto Reg.-Tons fra 12.50 til 25 Ptas, og for hver 1,000 Tons mere 5 Ptas.

4) For Solopgang og efter Solnedgang alt dobbelt.

Losning. Omkostningerne herved afhænger dels af Lastens Art og dels af Stedet i Havnen, hvor Losningen skal finde Sted. Losningerne foregaar som Regel enten ved Hjælp af Lægtene ude i Bugten (Havnen), ved Trocadero broen, som tilhører Jernbaneselskabet, eller ved Puntales broen, som tilhører Havneselskabet.

Losning i Bugten. 1) Trælast. Afgiften for at kunne losse koster Ptas 5 pr. 1,000 Kilo, og Havneafgiften udgør 50 pCt. yderligere, Ptas 2.50. For Losningen betales for Tiden Ptas 3.50 pr. Standard, men det er ikke umuligt, at denne Pris vil blive forhøjet, da Arbejderne her gennem hyppige Strejker søger at tiltvinge sig højere Løn og kortere Arbejdstid. (Det samme gælder for alle de følgende Priser for Losning etc.) 2) Kul: Afgiften for at kunne losse koster Ptas 0.50 pr. 1,000 Kilo plus 50 pCt. i Havneafgift, og for Losningen tager Stevedorerne nu Ptas 1.25 pr. 1,000 Kilo.

Losning ved Trocadero broen. Denne Bro udgaar fra Nordsiden af Bugten, og tilhører, som nævnt, Jernbaneselskabet, som er et privat Selskab. Der er kun Plads til to Skibe af almindelig Størrelse, og naar et Skib faar Plads ved Broen, maa Kaptajnen samtidig undertegne en Kontrakt, hvorved Skibet forpligter sig til at forlade Broen, naar Selskabet ønsker det, og uden at have nogen Ret til at reklamere mod Selskabets Bestemmelse, eller forlange nogen Erstatning derfor fra samme. Foruden at Jernbaneselskabet modtager sit eget Kulforbrug o. a. ved Broen, har det nemlig en Kontrakt med Hall's Line, i Folge hvilken dette Selskabs Skibe, som i Reglen ankommer hertil hver Lørdag, har Ret til straks at faa Plads ved Broen, naar de ankommer til Cadix. Naar et Skib er befragtet til at losse ved Trocadero broen, beregnes Lossetiden kun, medens Skibet ligger ved Broen, og den Tid, som Skibet lader ved at vente paa Plads ved Broen, eller naar Jernbaneselskabet fratager det Pladsen til Fordel for et af sine egne eller Hall's Skibe, bliver ikke taget i Betragtning. Alle Varer, som losses ved Trocadero broen, skal straks læsses paa Jernbanevogne, da Broen er saa smal, at Ophobning af Varer paa samme ikke er tilladt. De for Skibets Losning pr. Dag fornødne Jernbanevogne maa bestilles 48 Timer forud af Skibets Mægler, og dersom de ikke anvendes til den fastsatte Tid, maa Skibet for hver Vogn, der er beordret og ikke anvendt, betale Ptas 3.75 de første 24 Timer, og derefter Ptas 6. pr. Dag. Skibets Plads ved Broen bestilles samtidigt med Jernbanevognene, og det er en Selvfølge, at dersom Vognene ikke anvendes til fastsat Tid, fordi Skibet endnu ikke har kunnet faa Plads ved Broen, er det heller ikke pligtigt at betale nævnte Dagpenge. Paa Broen findes en Kran, som udlejes for Ptas 30 pr. Dag. Kranens Anvendelse er ikke obligatorisk, men dersom den ønskes, maa den bestilles samtidigt med, at Skibets Plads bestilles, og maa betales enten den anvendes eller ej, indtil den alter afbestilles. Kajafgiften beløber sig til én Peseta pr. 1,000 Kilo Varer som losses, plus 5 pCt. De øvrige Omkostninger er:

Trælast. Afgiften for at losse Ptas 5 pr. 1,000 Kilo + 50 pCt. i Havneafgift Ptas 2.50. For Losningen betales nu Ptas 3.50 pr. Standard.

Kul. Afgiften for at losse Ptas 0.50 pr. 1,000 Kilo + 50 pCt. i Havneafgift, Ptas 0.25. For Losning betales nu Ptas 1 pr. 1,000 Kilo, foruden en Mand for hver Luge til at udtomme Kulbeholderne i Jernbanevognene. Hver saadan Mand faar Ptas 6.25 pr. Dag.

Harpiks. Afgiften for at losse og Havneafgift, som for Kul, altsaa henholdsvis Ptas 0.50 og 0.25 pr. 1,000 Kilo. For Losningen betales nu Ptas 2 pr. 1,000 Kilo plus, som for Kul, en Mand for hver Luge à Ptas 6.25 pr. Dag. Foruden forannævnte Udgifter, maa Skibet regne med yderligere Ptas 70 for diverse Udgifter.

Losning ved Puntales broen. Denne Bro,

som udgaar fra Sydsiden af Cadixbugten, tilhører, som nævnt, Havneselskabet, der ligeledes er et privat Selskab, og Forholdene her er omtrent de samme som paa Trocadero-broen. Oprindeligt var der ved denne Bro Plads til 4 à 5 Skibe, idet Skibene kunde lægge til ved begge Sider af Broen, men den sydlige Side af Broen er imidlertid nu en Del forfalden, saaledes at kun Nordsiden kan anvendes, og kun to Skibe kan faa Plads ad Gangen.

Pladsen ved Broen maa bestilles i Forvejen af Skibets Mægler eller Kaptajn, og hvis flere Skibe har ansøgt om Plads, faar det hvis Ansøgning om Plads først er modtaget. Fortrinet, dog forbeholder Havneselskabet sig Ret til, om det anser det for formaalstjenende, at fravige denne Regel, ligesom det forbeholder sig Ret til at fratage et Skib dets Plads, selv om Losningen allerede er paabegyndt. Kaptajnerne maa derfor, naar Skibene lægges til ved Broen, undertegne en lignende Erklæring, som fordres ved Trocadero-broen. Naar et Skib er befragtet til at losse ved Puntalesbroen, beregnes Lossetiden kun medens Skibet ligger ved Broen. Alle Varer, som losses ved Broen skal straks losses paa Jernbanevogne, da Broen er saa smal, at Ophobning af Varer paa samme ikke er tilladt. Med Hensyn til Bestillingen af Jernbanevognene og disses Ikke-Anvendelse gælder de samme Regler her, som ved Trocadero-broen. Paa Puntalesbroen findes der for Tiden to Kraner, og Skibene er forpligtet til at anvende disse Kraner for Losning; kun dersom begge Kraner er optaget af et andet Skib, kan Tilladelse gives til, at et Skib losses uden Kran. Lejeafgiften for Kran afhænger af de Kollis Vægt, som skal losses, for Kollis af indtil 2.000 Kilo betales Ptas 1 pr. 1.000 Kilo, for Kollis fra 2.001 til 6.000 Kilo betales Ptas 2 pr. 1.000 Kilo, og for Kollis fra 6.001 til 14.000 Kilo betales Ptas 5, pr. 1.000 Kilo. Kranens Kæde maa som Regel ikke føres ned i Skibenes Lastrum, og Kranen maa heller ikke slæbe Varerne langs Dækket, disse maa altsaa af Skibets egen Kran anbringes paa Dækket under Kajkranens Kæde. Samtidig med at Skibets Plads bestilles, maa det angives, om der ønskes én eller to Kraner, og dersom Skibet ikke er parat til at indtage sin Plads, naar denne er ledig, maa Kranen betales, indtil den atter afbestilles. Kajafgiften beregnes paa følgende Maade:

For Dampere fra 50 til 501 Reg.-Tons og mere, fra 6 til 35 Ptas.

For Sejskibe fra 50 til 501 Reg.-Tons og mere fra 2,50 til 25 Ptas., for hver Dag Skibet ligger ved Broen. Til disse Priser, saavel som til Priserne for Leje af Kran, maa lægges 5 pCt. i Afgift til Staten. De øvrige Omkostninger er:

**T o b a k :** Da Staten har Monopol paa Salget af denne Artikel, kan det kun blive Staten, som indfører samme, og der betales derfor intel i Losse- og Havneafgift. For Losningen betales nu Ptas. 1,25 pr. 1.000 Kilo.

**T r æ , K u l o g H a r p i k s :** Samme Udgifter, som ved Trocadero-broen.

For diverse Udgifter maa man, som ved Trocadero-broen, beregne c. Ptas 70. Endvidere maa man ved Puntalesbroen regne med endnu en Udgift, idet de Folk, som beskæftiges ved Jernbanevognene i Land, og som hidtil af Havneselskabet har faaet Ptas 3 om Dagen, nu forløber Ptas 6,25 pr. Dag: Havneselskabet nægter at betale Forskellen mellem disse Beløb, og vil Skibet losse, maa det derfor betale hver Mand i Land Ptas 3,25. Hvor mange Mand, der paa denne Maade bliver at betale, afhænger selvfølgelig af, hvilken Slags Last der losses.

Som det fremgaar af foranstaaende, afhænger Losningens Gang ved Broerne i høj Grad af, hvormange Jernbanevogne der kan stilles til Skibenes Disposition, men i ethvert Tilfælde vil Losningen ved Broerne kun kunne foregaa temmelig langsomt, idet Broerne er saa smalle, at Rangeringen af Jernbanevognene foregaa med stort Besvær og meget langsomt. Er de fornødne Jernbanevogne til Stede, og naar uforudsete Vanskeligheder ikke indtræffer, kan man beregne, at der ved Broerne kan losses

af Træ højst 50 Standards pr. Dag, og af Tobak, Kul og Harpiks c. 200 Tons pr. Dag. Dersom de fornødne Jernbanevogne ikke tilvejebringes, kan intet Ansvar gøres gældende overfor hverken Jernbane- eller Havne-Selskabet, og Skibene har derfor kun Modtagerne af Lasten at holde sig til, dersom Skibet af denne Grund bliver forsinket. Naar Modtagerne af Lasten ingen Skyld har i, at de fornødne Vogne ikke er tilstede, nægter de som Regel at betale Skibet Liggedagspenge, og da Sagsanlæg her er meget kostbare, og som Regel trækker meget i Langdrag, vil den bedste Fremgangsmaade næsten altid være, at ordne Sagen i Mindelighed med Modtageren.

Dersom der i Certeparterne over Last til Cadix intel staar angivet, om hvem, der skal betale Afgiften for at losse (derechos de descarga), Havneafgiften (obras de puerto) og Kajafgiften (derechos de muellage) kommer Skibet til at betale samme.

Dersom man i Træ-Certeparter indsætter følgende: »Owners to pay for dues and duties the same amount as paid up to September 1896, any excess to be paid by the receiver of the cargo«, kommer Skibet kun til at betale Ptas 1,25 for Losse- og Havneafgift, i Stedet for, som foran nævnt, Ptas 5 + 50 pCt.

Den Udvidelse af Cadix Havn, som nu er under Arbejde, har foraarsaget, at en Del ekstra Afgifter er bleven paalagt de Varer, som indføres dertil, og da det hænder at Modtageren nægter at betale disse Afgifter, vilde det maaske være formaalstjenligt, om det i Komossementer over Last til Cadix fastsattes, at alle saadanne Afgifter er for Modtagerens Regning. En saadan Bestemmelse burde for at Misforstaaelser ikke skal opstaa skrives paa spansk og kunde lyde saaledes:

»Los impuestos o arbitrios que bajo cualquier denominacion haya establecidos o se establezcan por razon de la carga y descarga serán de cuenta de la carga aunque se exijan al capitán y tengan por base el peso de la mercancia, la cabida de la nave, el importe de los fletes o cualquiera otra; dichos impuestos o arbitrios los abonará el receptor de la carga siempre que no hayan sido satisfechos por el remitente. Los timbres o sellos que por cualquier concepto hayan de ponerse en este conocimiento debe pagarlos el receptor, y en su defecto el embarcador. Queda á opcion y es de la libre facultad del capitán, el traer o no á los muelles en los puertos donde los haya. Si la nave atracase pagaran los receptores, en proporcion de la carga que reciben, el impuesto o derecho de atraque, y si no atraca, se efectuará la descarga en gabarras, conforme queda dicho en esta condicion.«

Hvilket kan oversættes saaledes:

»De Afgifter eller ekstra Afgifter, som under hvilken som helst Benævnelse er gældende eller bringes til at gælde for Indlastningen og Losningen, skrives paa Ladningens Regning, selv om de afkræves Kaptajnen, og har til Grundlag Varernes (Ladningens) Vægt, Skibets Tonnage, Fragts Beløb eller lignende. Nævnte Afgifter eller ekstra Afgifter vil altid være at betale af Ladnings-Modtageren, naar de ikke allerede er betalt af Afsenderen. De Stempelmærker eller det Stempelpapir, som efter gældende Bestemmelser skal anvendes til dette Komossement, skal betales af Modtageren, eller eventuelt (hvis han ikke betaler) af Afskiberen. Kaptajnen har frit Valg og kan selv bestemme, om der skal forløjnes ved Kajerne eller ej i de Havne, hvor saadanne findes. Hvis Skibet lægger til Kajen skal Modtagerne betale Kajafgiften i Forhold til den Ladning de modtager, og hvis der ikke forløjnes ved Kajen, udføres Losningen i Lægtene i Overensstemmelse med ovennævnte Betingelser.«

**L a s t n i n g .** Saa godt som alle Skibe indtager Last i Bugten, og kun meget faa Skibe gaar til Broerne for at laste. De betydeligste Artikler, som eksporteres fra Cadix er Vin og Salt. Omkostningerne er omtrent som følger:

**V i n :** I Havneafgift betales for Vin til Evropa Ptas 1 pr. 1.000 Kilo, og for Vin til andre Lande Ptas 1,25 pr. 1.000 Kilo. For Lastningen betales nu Ptas 2,50 pr. Ton

å 2  $\frac{1}{4}$  Piber (c. 1,000 Liter) eller tilsvarende Kvantum i mindre Fæde. Vin betaler ingen Lastefgift.

Salt: Som Afgift for at kunne laste, betales Plas 0,10 pr. 1,000 Kilo plus 50 pCt. i Havneafgift. For Lastningen betales nu Plas 2 pr. Læst ( $2\frac{1}{8}$  Tons), naar det drejer sig om Dampere, og Plas 1,50 pr. Læst for Sejlskibe.

Til ovennævnte Udgifter kommer allsaa Konsularafgifterne, som varierer en Del efter de forskellige Lande, Skibet skal afgaa til.

## Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for August Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

**Luftryk og Vindforhold.** Luftrykforholdene viser i August, ligesom i Juli, kun ringe Forskel for de forskellige Egnes Vedkommende; mellem det høje Tryk ved Azorerne og det lave Tryk i Omegnen af Island er Forskellen gennemsnitlig kun 12 mm. August er sædvanligvis derfor en meget rolig Maaned og for Rejser til New-York vel endog en af de gunstigste, idet Taagehyppigheden tillige tager noget af. Østlige Vinde er nu ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd. N. Ø. Passaten naar i August længst mod Nord; allerede ved den portugisiske Kyst træffer man passataglige Nordenvinde. Øst for Madeira er Passaten nu for det meste noget kraftigere end Vest for Øen, men længere mod Syd forsvinder denne Forskel. Paa Sejlskibsruuten ligger Sydgrænsen for NØ. Passaten nu gennemsnitlig paa 14,5° N. Br. og SV. Monsunens Nordgrænse paa 11,7° N. Br. SØ. Passaten bøjer uden nogen tydelig Grænse over i SV. Monsunen paa c. 5° N. Br.

**Storme** er endnu sjældnere end i Juli; kun Sydost for New Foundlands Bankerne forekommer mer end 5 pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne til Florida forekommer ingen Storme, naar bortses fra de tropiske Orkaner.

**Orkaner.** Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885—1896 faldt 16 (21 pCt.) i August Maaned. Ogsaa i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer forekommer Orkaner, hvorimod der ikke findes Efterretninger om saadanne fra 35° til 55° V. Lgd.

**Taage.** Størst Sandsynlighed for at træffe Taage paa New York Ruten (50 pCt. og over) har man paa 45°—50° V. Lgd., allsaa ved Østranden af Bankerne, hvor man finder de laveste Vandtemperaturer umiddelbart ved Siden af Golfstrømmens varme Vand. Paa selve Bankerne er Taagen slet ikke saa hyppig; man regner her og ved Sydcoasten af Ny Skotland med en Taagehyppighed af c. 25 pCt. Ved Cabot Strædet er Hyppigheden sandsynligvis under 20 pCt.

Syd for 40° N. Br. findes næsten ikke Taage paa Oceanet, dog med Undtagelse af Kysten ved Kap Hatteras. Diset Luft i Passaten paa Afrikasiden træffes hyppigst i Omegnen af de Kap Verdiske Øer.

**Is.** Den gennemsnitlige Sydgrænse for Drivisen overskrider i normale Aar i August næppe Kap Races Bredder.

**Hvad Forholdene i Aar angaar,** da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet til den 18. Juli, at der i Juni og Juli er truffet en stor Mængde Drivis og mange Isbjerger ved New Foundlands Kyster og paa New Foundlandsbankerne, baade Syd og Øst for disse. En almindelig Aftagen af Isdriften synes først at indtræde nu, endskønt man allerede i længere Tid har kunnet paa- vise en Tilbagegang imod Nord, af den sydlige Drivisgrænse. Denne naaede, i Følge en Melding fra det ved

New Foundlandsbankerne stationerede Is-Vagtskib af 26. Juni, til 42 $\frac{1}{2}$ ° N. Br. Af senere Meldinger fremgaar det dog, at Isen endnu undertiden driver videre mod Syd, saaledes blev der fra 3. til 16. Juli set flere store Isbjerger paa 42° N. Br. mellem 50° og 51° V. Lgd. Man bør derfor fremdeles regne med Isfare i disse Egne. Labrador's Kyster og Belle Isles Strædet saavel som Adgangene dertil var, i Følge de i Slutningen af Juni foreliggende Meldinger, den Gang stærkt opfyldt af Ismasser.

Dampskibsselskaberne har siden den 8. Juli igen ladet deres mellem Evropa og Amerika færende Skibe gaa paa den almindelige aftalte sydlige Rute.

## Fragtmarkedet.

Tonen er fremdeles fast i alle Retninger, og flere Gænge af Markedet viser Tendens til yderligere Stigning. Dette er saaledes Tilfældet med Østen og Sortehavet, hvorfra der dog endnu ikke sluttet ret meget, da Rederne er tilbageholdne, men i Løbet af August vil der temmelig sikkert blive meget at gøre fra Sortehavet til stigende Rater, hvilket da aller vil influere gunstigt paa Fragtforholdene baade fra Østen og Middelhavet. — Tonnagen er godt fordelt, og paa den anden Side Atlanterhavet maa Situationen ogsaa siges at ligge særdeles tilfredsstillende for Rederne. Disse har nok at vælge imellem, saa at de kan stille deres Fordringer, og de sidste Befragtninger fra Staterne bærer ogsaa Vidnesbyrd om en lovende Eftersarskampagne. Blandt Tommerfragterne fra Golfen skal vi nævne, at der til Buenos Aires eller La Plata er betalt 162/6 å 165/ pr. 15.—31. August. For Korn fra Portland (Oregon) sluttedes en stor August—September Damp med Hvede til 46/3 Basis U. K. eller Kontinentet, hvilket er over 4/ mere pr. Ton, end der betalles for knap en Maanedstid siden. Herhjemme omkring i Nord- og Østersofarten og Hvidehavet er Forholdene uforandret fine, og der er i Ugens Løb igen betalt Rekordfragter, særlig fra de nordligere Pladser, men ogsaa de sydligere Pladser maa følge Trop, og eksempelvis skal anføres, at der fra Windau sluttedes en Baad paa c. 800 Stds. til Fres. 47 D. B. Antwerpen. Alle disse opmuntrende Meddelelser om de hjemgaende Markeder kan vi supplere med, at Kulfragterne er meget faste og gennemgaende lidt højere over hele Linien end for en Uge siden. Saaledes er der fra Østkysten til danske Provinshavne betalt 7/3 å 7/9 for 1,200—1,400 Tons Baade, 8/ og derover for mindre, Methil/Genua betalte 13/ (2,700), Cardiff/Genua 11/6 å 12/6, Cardiff/River Plate indtil 25/. Vi henviser iøvrigt til efterfølgende i Ugens Løb afsluttede Befragtninger:

**Østen.** Kurrachee/U. K. eller Kontinentet 21/, option Neapel 23/ $\frac{1}{2}$  net terms, August. Erts Bombay/Middlesbro 24/6. Ris Haiphong/Rouen 35/6 (4,500).

**Sortehavet etc.** Korn Novorossisk/Rotterdam 11/6 (3,800), prompt, Nikolajeff/Marseille Fres. 12,75 (4,300), prompt, Azow/Rotterdam 13/, Antwerpen eller Weser 13/3, Hamburg 13/6 (5,000), 5.—20. August. Erts Nikolajeff/Middlesbro eller West Hartlepool 10/9 (4,800) med 2,000 Tons daglig Lastning, 600 Tons Losning.

**Middelhavet.** Erts Aguilos/Rotterdam 7/6 (3,400), Karthagena/West Hartlepool 8/ (4,200), Almeria/Jarrow 7/9 (3,500), La Goulette/West Hartlepool 8/3 (2,900). For Svovl etc. fra Sicilien 12/3 å 12/9 til til svenske og/eller finske Havne, (2,400—3,200). Ertsraterne fra Bilbao er paa Basis af 6/7 $\frac{1}{2}$  å 6/10 $\frac{1}{2}$  Middlesbro, 7/ Grangemouth.

**Nordamerika.** Savannah c. 41/ U. K. eller Kontinentet (Oktober) Deals Pugwash/Manchester 52/6 (August). Staal New York/Japan (tre Havne) 30/ (6,700)

pr. August. Tommer Goffen/River Plate 162/6 à 165/, Hull og Tyne 107/6.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet sluttedes ret livligt til omkring 20/ O. C. pr. August-September (c. 4.500), medens 18/6 akcepteredes pr. November-December af et Par enkelte Baade. Fra Buenos Aires eller La Plata betaltes 18/6 pr. August (5.000), 17/6 pr. September (7.200). For Quebracho sluttedes til 24/6 Santa Fe/Hamburg pr. September (4.200).

Østersøen. Pulpwood fra Petersborg Mk.31-32 Rotterdam, 34 Østnorge, Fres. 43 Terneuzen, 44 Velzen, og for Kornprops 38/ à 40/ til Østkyst Kullhavn. For Korn bydes 1/9 à 2/ Rotterdam, 2/ London, 2/3 à 2/6 Kontinentet (H. H.), 2/9 Ronen, Petersborg eller Kronstadt/Hull 36/ D. B. 1/3 Boards 38/6. London 40/ resp. 42/6. Fra Riga noteres omtrentlig det samme som for en Uge siden. Libau og Windau har kun lidt at byde paa for Øjeblikket. Fra Stettin til Firth of Forth kan faas 14/ pr. Load Props. Blandt Befragtningerne fra Botten nævner vi Haparanda/Hull 40/ D. B. B. (620), Kotka/Bristol 46/3 (440), Kemi/Kings Lynn 42/6 D. B. 1/2 Boards, Brahestad/Grimsby 41/ Battens, faa Boards. — Uleåborg/West Hartlepool 40/ Kortprops. Fra Sydlinland til Antwerpen noteres Fres. 50- 55 D. B. B. og fra de nordligere Pladser Fres. 55-60, alt efter Størrelse og Position. For skæren Last og Bjælker kan nu faas c. Fres. 85 til Aleksandria.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 6/3 à 6/6 Kronstadt, 7/6 à 7/9 Helsingfors, 6/6 à 6/9 Lübeck, 6/9 à 7/ god dansk Havn (c. 2.000), 7/3 à 7/9 (1.200-1.400), 8/ à 8/9 (600-800), 10/ Lissabon (2.000), 11/ Oran (3.000), 11/6 à 12/3 Genua, 12/6 Neapel (3.200 med 800 Tons Løsning). Fra Firth of Forth betaltes 6/9 Kronstadt (3.900), 7/9 à 8/ Stockholm (2.000-3.000), 7/9 à 8/ Sydlinland, 12/6 à 13/ Genua. Hull betalte 6/3 à 6/6 Kronstadt, 6/7 1/2 à 6/9 Reval (2.000-3.000), 6/6 Pernau (2.000), 6/3 Riga (3.000), 8/3 Helsingfors (1.200), 7/9 Bandholm (1.250), 25/ Bahia Blanca (4.200). Blandt Befragtningerne fra Cardiff eller Newport skal nævnes 7/6 Kronstadt (3.600-4.400), 7/7 1/2 Stockholm (1.800), 11/6 à 12/6 Genua, Fres. 13 Algier (3.600), 12/ Piræus (5.000), 11/9 Port Said (6.200), 11/6 Teneriffa (6.000), 23/ à 25/ River Plate, 23/ Bahia Blanca (5.500).

Skrevet d. 30. Juli 1912.

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles tilfredsstillende til faste og i nogle Tilfælde lidt højere Rater end forrige Uge.

Bottenhav og Finskebugt har rigelige Laster og de engelske samt tyske Befragtere er for fleres Vedkommende bleven klar over, at Tillæg var nødvendigt for at faa Tonnage. Rusland har ligeledes en Del Laster af Træ og Oljekager, men er endnu noget lavere i sine Tilbud. Tyskland har kun ganske enkelte Kornlaster. Vestsverige og Østnorge ligger godt for, og Isfragterne er ret høje for de mindre engelske og franske Havne. Stavlaste til Themsens noteres 50/. Skurlast til Østkyst 47/6 à 50/, franske Kanalhavne 64-65 Fres., Vestfrankrig 65-70 Fres., medens Redernes Fordringer er højere for enkelte Havne.

Returfragter Vest fra er ligeledes fast med rigelige Tilbud af Kul, Clay og Foderstoffer, men Tornen paa flere Kulpladser og Claypladser noget lang. Kulfragterne er 10 à 10 1/2 £ pr. Keel, Clay 9/6 à 11/ pr. Ton, Oljekager 12 1/2 à 14 Fres. efter Størrelse og Havne. Udsigterne er i det hele for et fast Marked ligesom Skibene er godt fordelt.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet for Nordtysklands Vedkommende fuldstændig uforandret, med saa godt som ingen Kornlaster, hvorimod Stettin og Lübeck er begge faste med rigelig Udbud, henholdsvis af

Kul- og af Gilslaste; Memel noterer af Trælaster til Neu-stadt 22 M., Harborg 24 M., men heller ingen Kornlaster. Af de russiske Østersopladser noterer Libau 12-13 M., Riga 15 M. Rugbasis. Sverige er lige fast, fra Lysekil er sluttet til Rostock 4 3/4 M. og Gralifikation, og det samme vil kunne gennemføres til andre tyske Østersohavne derfra. Danmark er fra Provinserne overordentlig stille, og heller ikke Kjøbenhavn er videre livlig; der sluttedes atter for Foderhvede til Frederiksbavn 16 Øre, Klid til Stettin 6 M. — Godningssæsonen er nu begyndt, men samtidig er der udbrudt Strejke paa Fabrikken i Kastrup, og al Udførsel derfra er for Tiden standset; derimod sluttes fra de svenske Sundhavne, saaledes til Svendborg 12 1/2 Øre, Nykøbing Sj. 12 Øre, jyske Havne 13 Øre.

#### Havarier og Forlis.

Dorthea, Skonnert, har paa Rejsen fra Boness til Kristiania med en Ladning Kul været i Kollision paa Firth of Forth med Dpsk. »Sardinia«. »Dorthea« fik Skade paa Styrbords Bøj og er returneret til Leith.



#### Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Retsbaleen, sættes den 24. f. M. en ny Dampet i Vandet, Værftets Bygge-Nr. 284, der er bygget for Regning D. F. D. S.

Skibet er særlig indrettet for Kultransport, det faar selvtrimmende Luger, Sidetanke og Sicurin's Dampsil.

Dimensionerne er: 271' 4" × 40' × 23' 6", og det laster 3.000 Tons d. w.

Skibet fik Navnet »Avanti« og Afloomingen overværedes af Repræsentanter for begge Selskaber.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kapitjæner, Officerer, Restauratører og Høvmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

**Forlang Katalog. — Send Opgave.**

(Fortsættes Side 447.)

## Skibsefterretninger Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** A. d. Andersén, Schubert, ank. Königsberg 25./7. — Alexandra, Nielsen, pass. Ouessant 29./7. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 30./7. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Brunsbüttel 29./7. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. her 30./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 27./7. — Arkansas, Petersen, afg. Pensacola 22./7. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 27./7. — Aurora, Gommesen, afg. Tunis 30./7. — Beira, Lunge, afg. herfra 29./7. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 30./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 10./7. — Christian IX, Holm, ank. London 29./7. — Dagmar, Bøgvad, pass. Sagress 30./7. — Esbjerg, Strufve, ank. her 28./7. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 23./7. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 29./7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiania 30./7. — Hengest, Munk, afg. herfra 30./7. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 30./7. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 25./7. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 30./7. — Kasan, Mikkelsen, afg. Libau 26./7. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 27./7. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 25./7. — Kursk, Wieneke, pass. Holtenua 27./7. — Loire, Craignou, afg. Trångsund 30./7. — Louise, Larsen, afg. herfra 30./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 27./7. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Bergen 27./7. — Minsk, Harder, pass. Holtenua 27./7. — Morsø, Nellemann, ank. her 29./7. — Moskov, Jønsen, afg. herfra 29./7. — Nicolai II, Jørgensen, ank. her 30./7. — Nordjylland, Søberg, pass. Brunsbüttel 28./7. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Ilyre 28./7. — Odessa, pass. Holtenua 29./7. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 24./7. — Oscar II, Hempel, ank. New York 23./7. — Pennsylvanien, Lissner, afg. Filadelfia 28./7. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenua 30./7. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 29./7. — Saga, Hansen, afg. Cartagena 30./7. — Saratov, ank. Libau 26./7. — Saxo, Müller, pass. Holtenua 29./7. — Seine, Le Dizes, afg. Dunkerque 30./7. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 13./7. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 30./7. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 26./7. — Tomsk, Wiberg, ank. Petersborg 25./7. — Tula, Therkildsen, afg. Salonica 29./7. — Tyr, Thøning, afg. herfra 30./7. — United States, Gottsche, afg. herfra 27./7. — Viking, Meyer, ank. Antwerpen 23./7.

**Vesterhavet.** Nancy, Mikkelsen, ank. Barcelona 29./7. — Nerwa, Degn, afg. Comahs Quay 30./7. til Llanely. — Bodil, Jensen, ank. Fowey 27./7. — Stella, Basse, afg. Grangemouth 28./7. til Fredericia. — Polly, Mathiasen, ank. Rakkala 28./7. — Rigmor, Uldall, afg. Gibraltar 27./7. til Ipswich. — Fylla, Brinch, pass. Hirtshals 27./7. for Barcelona. — Olga, Christensen, ank. Saffi 25./7. — Hebe, Gregersen, pass. l'Ouessant 27./7. for Sevilla. — Gerda, Iversen, ank. Abo 27./7. — Inger, Schiff, ank. Huelva 30./7. — Marie, B. Nielsen, ank. Alicante 30./7. — Nora, Lauritzen, afg. London 30./7. til Methil. — Karla, K. Nielsen, ank. Fowey 30./7. — Nautik, N. Nielsen, afg. Abo 30./7. til Wasa. — Johanne, Thøgersen, pass. Skagen 30./7. for Viborg. — Thyra, Jessen, afg. Abo 29./7. til Sevilla. — Ellen, Hansen, afg. Barcelona 29./7. til Alicante. — Cito, Jepsen, ank. Palma 29./7. — Dagmar, Skou, ank. Santander 29./7.

**C. K. Hansen.** Aggersborg pass. Hammer 29./7. — Amalienborg afg. Helsingør 27./7. — Anna Mærsk afg. Lübeck 27./7. — Brattingsborg ank. Aalborg 25./7. — Borglum ank. Stettin 28./7. — Chassie Mærsk afg. Terneuzen 26./7. — Dansborg ank. Torre 19./7. — Eleonora Mærsk ank. Newport 17./7. — Elsborg afg. Cete 26./7. — Esrom ank. Glasgow 26./7. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 27./7. — Frødensborg afg. Trondhjem 25./7. — Frederiksborg afg. Huelva 23./7. — Guldborg ank. Antwerpen 24./7. — Gurra ank. Algier 21./7. — Hammershush afg. Newcastle 27./7. — Harrildsborg ank. Petersborg 23./7. — Hundeborg pass. Kjøbenhavn 26./7. — Høneborg afg. Thamshavn 27./7. — Jelling ank. Huakipudas 24./7. — Jømsborg ank. Funchal 26./7. — Jungshoved ank. Garrucha 20./7. — Jørgersborg ank. Barry 27./7. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 20./7. — Kalo ank. West Hartlepool 28./7. — Klampenborg afg. Cardiff 20./7. — Kronborg pass. Norfolk 28./7. — Lejre ank. Teneriffa 22./7. — Lilleborg pass. Kjøbenhavn 29./7. — Marselisborg ank. Archangel 21./7. — Næsberg ank. Sunderland 26./7. — Peter Mærsk ank. Petersborg 28./7. — Randelsborg afg. Rouen 27./7. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 28./7. — Silkeborg afg. Kristinestad 27./7. — Skanderborg afg. Newport Mon 22./7. — Skjoldborg afg. Garston 26./7. — Skodsborg ank. Trångsund 24./7. — Spigerborg afg. Perna 27./7. — Stegelborg ank. Kjøbenhavn 29./7. — Stjerneborg ank. Windau 28./7. — Søborg ank. Las Palmas 18./7. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 28./7. — Ullsborg afg. Newcastle 18./7. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 28./7. — Visborg afg. Kjøbenhavn 27./7. — Vordingborg ank. Holtenua 27./7. — Ørkild afg. Bangkok 27./7.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Swansea 29./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. Sarpsborg 25./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rigabugt 19./7. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 28./7. — Wla-

dimir Sawin, Carstensen, afg. Partington 30./7. til Sydney N. B. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Sarpsborg 25./7. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 25./7. til Kronstadt. — Generalkonsul Pullisen, Christensen, afg. Newcastle 19./7. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 10./7. til Danmark. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 20./7. til Belfast. — Newa, Dahl, ank. Pugwash 21./7.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Sabang 16./7. hjemg. — Samui afg. Port Said 27./7. hjemg. — Bandon, afg. Snez 29./7. udg. — Pangan pass. Perim 27./7. hjemg. — Ørkild afg. Bangkok 27./7. hjemg. — Tranquebar afg. Colombo 27./7. udg. — Estonia ank. Shuanghai 29./7. udg. — Arabien pass. Gibraltar 21./7. hjemg. — Cathay pass. Perim 26./7. hjemg. — Chumpon afg. Funchal 7./7. udg. — Indien ank. Kjøbenhavn 24./7. — Kina afg. Montevidéu 22./7. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. London 27./7. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 20./7. udg. — St. Jan afg. Portland 26./7. udg.

**Dania.** Ely, Duhn, afg. Blyth 29./7. til Marseille. — Nelly, Clausen, ank. Tarragona 26./7. — Fanny, Eriksen, pass. Cape Ushant 28./7. for Valencia. — Lilly, Nielsen, afg. Herønsand 29./7. til Skellefteå. — Alexy, Sørensen, pass. Porthund 29./7. for Herrenwyck. — Dagny, Bang, ank. Middlesbro 25./7. — Mary, Clausen, afg. Memel 27./7. til Kotka.

**Æra.** Erindring, Nielsen, ank. Kotka 22./7. — Enigheden, Jensen, ank. Gravelines 25./7. — Emanuel, Svane, ank. Bandholm 27./7.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, afg. Methil 29./7. til Kronstadt. — London, Bom, ank. Hull 22./7. — Paris, Tholander, afg. Petersborg 28./7. til Drammen. — Bryssel, Kaas, ank. Reval 27./7.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Leith 27./7. til Kiel. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Sarpsborg 27./7. til Tyne. — Roma, v. Thun, afg. Reudsburg 27./7. til Kuusiluoto.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Karlsborg 30./7. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 26./7. — Elna, Rathje, afg. Melbo 27./7. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 22./7. — Harriet, Larsen, afg. Antwerpen 30./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Leith 30./7. — Simone, Møller, afg. Frederiksbavn 27./7. — Jeanne, Olsen, ank. Sundsvall 29./7. — Vera, Larsen, afg. Tyne Dock 23./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Helsingfors 30./7. — Annine, Leth, ank. Archangelsk 30./7. — Kamma, Løffler, ank. Rouen 27./7.

**Term.** Sara, Jensen, ank. Rotterdam 26./7. — Helene, Sørensen, ank. Reval 27./7. — Sjølland, Svarrer, ank. Grimsby 26./7. — Agnete, Dam, ank. Kalundborg 29./7. — Hermia, Farup, ank. Methil 29./7. — Alice, Jørgensen, afg. Grangemouth 29./7.

**Botnia.** Gudrun, Sonneisen, ank. Burntisland 24./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Granton 28./7. — Vulborg, Hansen, ank. Grangemouth 28./7. — Estrid, Hansen, ank. Methil 26./7. — Gunhild, Hansen, ank. Uleåborg 26./7.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Cardiff 26./7. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Methil 23./7. — Svend, Schmidt, afg. Corendon 25./7. — Urania, Clausen, afg. Riga 27./7.

**Nordseen.** Krouprins Frederik, Andresen, afg. Uleåborg 27./7. — Holland, Poulsen, ank. Ghent 26./7. — Eng-land, Andersen, ank. Koivussaari 27./7. — Rusland, Bennet- sen, ank. Brahestad 22./7.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Brügge 30./7.

**Dampskibsselskabet af 1811.** Edna, Iversen, ank. Libau 30./7. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 30./7.

**Frem.** Austa, Bagger, ank. Riga 27./7. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 31./7. — Vera, Thing, ank. Husum 29./7.

**Dansk Rederi-Aktieselskab.** Thorvaldsen, Steffen, ank. Karrebakke 30./7.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Burntisland 28./7. til Korsør. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 27./7. — Rim- faxe, Westergaard, afg. Rotterdam 30./7. til Korsør.

## Sejlskibe.

**Svendborg.** Christian, Jørgensen, ank. Fowey 24./7. — Gefion, Jørgensen, ank. Fleusborg 23./7. — Flora, Sørensen, ank. Fowey 24./7. — Clytia, Nielsen, ank. Abo 23./7. — Urda, Rohach, ank. Dover 24./7. — Erhardt, Larsen, ank. Haparanda 25./7. — Ruth, Fulentiu, ank. Folkestone 24./7. — Solon, Rask, ank. Hull 25./7. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Uleåborg 25./7. — Meta, Larsen, ank. Fakse 25./7. — Hans Emil, Skov, ank. Aalborg 23./7. — Ane, Jørgensen, ank. Dieppe 25./7. — Fortuna, Jørgensen, ank. Dieppe 26./7. — Ragnhild, Jensen, ank. Portsmouth 26./7. — Primula, Jørgensen, ank. Fowey 27./7. — Brittannia, Rasmussen, ank. Norsundet 29./7. — Carl, Clemmensen, ank. Lysekil 27./7. — London, Andersen, ank.

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

**Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser**

### A.

**De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.**

**1714. Forestaaende Tanding og Forandring af Fyr, Lystønder m. m. I Løbet af 1912 ventes følgende Tanding og Forandring af Fyr, Lystønder m. m. bragt til Udførelse:**

I det V-lige Indløb til Limfjorden:

1) Thyborøn-Kanal Forfyr vil blive flyttet 109 m tilbage i Fyrinien, saaledes at Afstanden fra Bagfyrret bliver c. 720 m. Fyret vises fra en rød, 8 m høj Træbuake med et hvidt Bælte. I øvrigt uforandret. Det midlertidige, røde, faste Forfyr vil blive slukket. Bagfyrret staar paa Ø-Siden af Agger-Tange paa 56° 43' 20" N. Br. 8° 14' 40" Ø. Lgd. (Se »E. f. S.« Nr. 1414, Kjøbenhavn 1912). (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 111. Havne-Lods, Side 139. Fyr-Fort. Nr. 156 b).

2) Gaansholm-Løb Bagfyr vil blive flyttet 390 m S. paa i Fyrinien Retning, saaledes at Afstanden mellem Bagfyrret og Forfyrene bliver c. 700 m. Fyret vises fra en rød Træbuake. I øvrigt uforandret. Fyret staar paa V-Siden af Agger-Tange paa 56° 43' (07") N. Br. 8° 14' (00") Ø. Lgd. Den midlertidige, hvide Lanterne vil blive slukket. (Se »E. f. S.« Nr. 2806, Kjøbenhavn 1911). (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 111. Havne-Lods, Side 139. Fyr-Fort. Nr. 60 a, b og c).

I Kættegat:

3) Gjerrild hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Blinkfyr, der viser Fire-Blink hver 20 Sek., Blink c. 1½ Sek., Mørke c. 2 Sek., Mørke c. 1½ Sek., Blink c. 2 Sek., Blink c. 1½ Sek., Mørke c. 2 Sek., Blink c. 1½ Sek., Mørke c. 1½ Sek., Mørke c. 8 Sek. Samtidig forøges Lysevnen til 15 Sm. 56° 31' 42" N. Br. 10° 50' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Lods, Side 168. Fyr-Fort. Nr. 126).

4) Østeholke Fyr nedlægges. 56° 42' 45" N. Br. 11° 33' 49" Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods, Side 235. Fyr-Fort. Nr. 98).

5) En hvid Lystønde, »Anholt SV.«, der viser hvidt Et-Blink hver 15 Sek., Blink c. 5 Sek., Mørke c. 10 Sek., udlægges c. 4,7 Sm S. 32° V. fra Anholt-Havn Vinkelfyr. Synsvide og Lysevne: 6 Sm. 56° 39' (00") N. Br. 11° 26' (10") Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods, Side 238. Fyr-Fort. Nr. 102 A).

6) Samtidig med at Lystønden »Anholt SV.« udlægges forandres »Tangen« Lys- og Fløjte-toude til at vise hvidt Lys med En-Formorkelser hver 7½ Sek., Lys c. 5 Sek., Mørke c. 2½ Sek. 56° 39' (50") N. Br. 10° 59' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods, Side 170. Fyr-Fort. Nr. 125).

I Østersøen:

7) »Gjelsker-Hov« Fyrskib. Sirenen vil blive forandret til at give To-Slød hvert 1 Minut. 54° 27' (54") N. Br. 12° 09' (42") Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160, 235 og 240. Danske Lods, Side 420. Fyr-Fort. Nr. 360).

8) Paa Frederiksholm, 114½ m N. 75½ V. fra Christiansø Fyr, tændes et hvidt, rødt og grønt, fast Vinkelfyr, Christiansø-Havn, der viser grønt Lys fra c. N. 5° V. til c. N. 6° Ø, hvidt Lys fra c. N. 6° Ø. til c. N. 14° Ø., over det N-lige Indløb til Havnen, rødt Lys fra c. N. 14° Ø. til c. N. 25° Ø., grønt Lys fra c. S. 20° Ø. til c. S. 16° Ø., hvidt Lys fra c. S. 16° Ø. til c. S. 12° Ø., over det S-lige Indløb til Havnen, rødt Lys fra c. S. 12° Ø. til c. S. 4° Ø. Flammens Højde: 7 m. Synsvide og Lysevne: 10 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5½ Sm for grønt Lys. Lys-apparat af 4de Orden. Brunt, 3½ m højt Træhus. 55° 19' 15" N. Br. 15° 11' 23" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160, 206 og 231. Danske Lods, Side 466 og 467. Havne-Lods, Side 22. Fyr-Fort. Nr. 379 A).

I Smølands-Farvandet:

**1738. Opmaalingarbejder.** »Dudgeon« Fyrskib—Yarmouth. Mellem 52° 40' N. Br. og 54° 00' N. Br. foretages Opmaalingarbejder V. for Meridianen gennem 3° 00' Ø. Lgd. Arbejderne ventes fuldført ved Udgangen af August Maaned d. A. Naar Opmaalingsskibene, der kun har Slænger paa Fortoppen, er til Ankers, vil de vise og give Signaler som for Skibe, der arbejder med Telegrafkabler. Forskellige Baaketouder med Flag vil blive anvendt under Opmaalingen; de er ikke belyst om Natten, man advares mod at beskædigc dem. »Dudgeon« Fyrskib: 53° 14½' N. Br. 0° 57' Ø. Lgd.

**1739. Opmaalingarbejder fuldført.** River Humber. Opmaalingarbejderne ud for Mundingen af River Humber er fuldført og Baaketouderne inddraget. Mundingen: 53° 33½' N. Br. 0° 13½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 975. Kjøbenhavn 1912).

#### IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**1740. Hertziske Taagsignaler oprettet.** Créach'h d'Ouessant. Frankrig. Fra Créach'h d'Ouessant Fyr afgives til Forsøg hertziske Taagsignaler. Der anvendes en Bølgeperiode af 80 m. Signalet, der gives hver 30 Sek., bestaar af en regelmæssig Signalemission, der i Tellefonten frembringer Lyden »Ut 4« (522 Dobbeltsvingninger pr. Sekund) afpasset saaledes, at de i 10 Sek. i langsom Takt gentager Bogstavet 0 i Morses Alfabet. 48° 27' 35" N. Br. 5° 07' 46" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2123. Kjøbenhavn 1911).

**1741. Grund fundet.** Cowes, England. En Grund med 8,2 m Vand ligger c. 370 m N. 5° Ø. fra Victoria Pier gronne Fyr. Herfra strækker Grunden sig 30 m N. i Victoria Pier gronne Fyr: 50° 43½' N. Br. 1° 17½' V. Lgd.

**1742. Lystønder udlagt.** Southampton. Ved Svajeplassen ud for New Dock Southampton Harbour, er udlagt følgende Tønder:

1) En Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., er udlagt 305 m S. 28° Ø. fra Fyret paa Yderenden af Town Quay.

2) En Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 4 Sek., er udlagt 500 m S. 16° Ø. fra samme Fyr.

3) En Lystønde, der viser To-Blink hver 10 Sek., er udlagt 760 m S. 26° Ø. fra samme Fyr. Town Quay: 50° 53½' N. Br. 1° 24½' V. Lgd.

#### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**1743. Radiotelegraf-Station aabnet.** Monrovia, Liberia, Afrika. I Monrovia er aabnet en Radiotelegraf-Station. Tjenestetiden er fra Kl. 7 til 9 Fm. og fra 9 til 11 Em. Greenwich Tid. Kaldesignal F.M.O. Normal Bølgeperiode: 600 m. Monrovia: c. 6° 19' N. Br. 10° 48' V. Lgd.

**1744. Grunde fundet.** Ariège Bay, Newfoundland Ø-Kyst. Ved en ny Opmaaling af Ariège Bay er fundet følgende: 1) Et Skar, Brent Boek, med under 2 m Vand ligger 3,7 Kbl N. 81° Ø. fra S-Enden af South Brent Island. 2) 4,2 m Grunden mellem South Brent Island og Direction Island strækker sig 1 Kbl længere S. paa end vist i Kortene. Grunden har kun 2,7 m Vand. 3) S. for Bigue Island og N. for Gilliat Island gaar Grunden længere ud end vist i Kortene. 4) Mellem Basse Island og Pradet Island er kun 5,2 m Vand og ontrent midt imellem dem ligger en Grund med 1,5 m Vand. 5) Paa Ø-Siden af den N-lige Del af Long Island findes lægt Vand 2 å 3 Kbl fra Kysten. 6) Fra Caillon Island strekker 4,2 m Grunden sig c. 1½ Kbl S. i. 7) S. og Ø. fra Charles Island findes lægere Vand end vist i Kortene. South Brent Island: 51° 15' N. Br. 53° 57¾' V. Lgd.

Et nyt engelsk kort er under Udarbejdelse.

**1745. Forfyr flyttet.** Great Fox River, Caspé Coast, Gulf of St. Lawrence, Canada. Great Fox River Forfyr er flyttet 122 m S. 31½ V. i. Det staar nu 120 m N. 31½ Ø. fra Bagfyrret. Dets tidligere Plads: 49° 00' 02" N. Br. 61° 23' 31" V. Lgd.

**1746. Ledefyr flyttet.** Alberton, Cascumpeque Harbour, Prince Edward, Island N.-Kyst. Alberton hvide, faste Ledefyr er flyttet. Forfyret staar paa 46° 47' 23" N. Br. 64° 02' 23" V. Lgd. Flammens Højde: 9 m. Bagfyrret staar 232 m N. 67° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 11 m. Fyrinien ligger over Yderbarren i mindst 3 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1194. Kjøbenhavn 1911).

**1747. Admærkning forandret.** Sydney Harbour, Cape Breton Island Ø-Kyst. 1) Lystønden ved Sydney Harbour SØ-Barre er ombyttet med en sort Stumpstønde. 46° 12' 36" N. Br. 60° 13' 05" V. Lgd.

2) Den røde Spidsstønde ved NV-Barren er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formorkelser. 46° 12' 48" N. Br. 60° 13' 34" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2156. Kjøbenhavn 1908).

**1748. Tønder udlagt.** Coddle Harbour, Nova Scotia S.-Kyst. Ved Coddle Harbour er udlagt følgende Spiritouder: 1) En rød ved SV-Enden af Big Shoal, 3½ Kbl S. 37° Ø. fra Ø-Enden



9) Ore Vinkelfyr forandres fra at vise fast Lys til at vise Lys med En-formørkelser hver 5 Sek., Lys c. 3 Sek., Mørke c. 2 Sek. I øvrigt ulofandret. 55° 00' 25" N. Br. 11° 52' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160, 162, 163 og 257. Danske Lods, Side 535. Fyr-Fort. Nr. 491).

10) Bøge Vinkelfyr forandres fra at vise fast Lys til at vise Lys med En-formørkelser hver 5 Sek., Lys c. 3 Sek., Mørke c. 2 Sek. Samtidig forøges Lysevnen til 17, 13½ og 11½ Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. I øvrigt ulofandret. 54° 56' 11" N. Br. 11° 59' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 257. Danske Lods, Side 576. Fyr-Fort. Nr. 513).

11) Stubbekjøbing Vinkelfyr forandres fra at vise fast Lys til at vise Lys med En-formørkelser hver 5 Sek., Lys c. 3 Sek., Mørke c. 2 Sek. Samtidig forøges Lysevnen til 15½, 11½ og 9½ Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. I øvrigt ulofandret. 54° 53' 27" N. Br. 12° 01' 54" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 257. Danske Lods, Side 577. Fyr-Fort. Nr. 517).

I Dansk Vestindien. St. Croix:

12) Paa Havn-Huff, St. Croix NY-Pyrit, paahjælpes Bygningen af et Fyrtaarn, paa hvilket der skal tændes et hvidt Lyntyr, der viser To-Lyn hver 20 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 4½ Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 1½ Sek. Fyret lyser fra S. 53° V. gennem V. og N. til N. 84° Ø. Flammens Højde: 120 m. Synsvide og Lysevne: 25 Sm. 8 m højt, rundt, hvidt Taarn. Linseapparat af 4de Orden. Fyret ventes tændt i 1913. c. 17° 46½' N. Br. 64° 52½' V. Lgd. (filg. amerikansk Kort Nr. 1423) og c. 17° 46½' N. Br. 64° 52½' V. Lgd. (filg. engelsk Kort Nr. 485). (Fyr-Fort. Nr. 612 A).

1715. »Vyle Fyrskib ombyttes midlertidigt. Nordsøen.

Omtrent den 6te August 1912 ombyttes »Vyle Fyrskib for et Tidrum af c. 10 Dage med et Reserverfyrskib, som ikke er forsvundet med Radiotelegraf-Apparat, og som ikke viser Stormvarsel-Signaler. Fyr og Taagesignal er ulofandret. Naar Fyrskibet atter udlægges, vil det ikke mere være forsynet med Fokkemast. 55° 23' (36") N. Br. 7° 45' (00") Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 26. Fyr-Fort., Side 8 og 18).

1716. Vrag. Blaavands-Huk NY. Nordsøen. En Lærter er sunket c. 11 Sm NV. fra Blaavands-Huk Fyr. Fyret: 55° 33' 29" N. Br. 8° 05' 11" Ø. Lgd.

1717. Vrag uskadeliggjort. Kongedal. Marlagør-Fjord. Kattegat. Vraget af den ved Kongedal sunkne Jagt er bortsprængt og Almærkingen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 3. m. Kongedal: 56° 41½' N. Br. 10° 03½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 904. Kjøbenhavn 1912).

1718. Vrag borttaget. Middeldgrunds-Fort Fyr NB. Sundet. Vraget af Fiskekutteren »Nordrap», der var sunket c. 4 Sm N. 45° Ø. fra Middeldgrunds-Fort Fyr, er borttaget og Vraglystonden inddraget. Middeldgrunds-Fort Fyr: 55° 43' 14" N. Br. 12° 40' 13" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1364. Kjøbenhavn 1912).

1719. Klokketønden »Sande-Flint» udlagt paa Station. Sundet. Klokketønden »Sande-Flint», der skal hægge ude til Begyndelsen af November, er udlagt paa Station. (Se Danske Lods, Side 314 og Fyr-Fort. Nr. 298). 55° 35' (53") N. Br. 12° 49' (43") Ø. Lgd.

1720. Taagesignal-Apparat i Vorden. Skjoldnes Fyr. Kyst. Lille Bælt. Taagesignalet gives forløbning ikke fra Skjoldnes Fyr, da Sirenen er i Vorden. Den vil snarest blive bragt i Orden. 54° 58' 10" N. Br. 10° 12' 38" Ø. Lgd.

1721. Vrag. Tejn. Borholm NB-Kyst. Vraget af Damperen »Blackhead» ligger c. 450 m Ø. fra Mundingen af Tejn Havn. Det ligger farligt for Sejladsen, særligt for Besæjlingen af Havnen. Tejn Havn bagfyr: 55° 14' (31") N. Br. 14° 30' (36") Ø. Lgd. (Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 456. Havne-Lods, Side 130).

1722. Vådbygningarbejder. Stubbekjøbing Havn. Smalands-Farvandet. I den nærmeste Fremtid skal Indløbet til Stubbekjøbing Havn og en Del af Havnen uddæbes til 6 m. Fyret paa Havuens V-Mole: 54° 53' 35" N. Br. 12° 02' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 225 og 257. Danske Lods, Side 577. Havne-Lods, Side 130).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt

1723. Oplysning om Vrag. Holmegård S. Bottniske Bugt. Sverrig. En Del af Vraget af Damperen »Saugstade» er borttaget. Mindste Dybde over Vraget er 3 m. De 2 grønne Tønder og den grønne Prik med nedadvendt Koste er inddraget. Vraget: 63° 30' 12" N. Br. 20° 46' 15" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 762 og 1133. Kjøbenhavn 1911).

1724. Borearbejder. Stralsund. Tyskland. I Slutningen af Juli d. A. paabegyndes nogle Borearbejder i Zigeferbun mellem Stralsund og den Dänholm og i Stralsunder Fahrwasser mellem Dänholm og Rügen. Arbejdet tager sandsynligvis 6 Uger. Forhøjende Skibe skal passere i passende Afstand fra Arbejdsstederne og med langsom Fart. Dänholm: 54° 18½' N. Br. 13° 07½' Ø. Lgd.

1725. Fyr nedlagt. Grundes Beltegenhed. Hainsch. Riga Bugt. Østersøen. Rusland.

1) Det hvide, faste Fyr, som lejligheidsvis brændte paa Hovedet af Bolgebryderen ved Hainsch Havn, er nedlagt. c. 57° 52' N. Br. 24° 21' Ø. Lgd.

2) Bistru Banker i det S-lige Indløb til Pernan Bugt er bestemt ved Vinklene: 1) Sørholm Fyr—Gulmannsbach Kirke, 73° 47'. 2) Gulmannsbach Kirke—Hainsch Mølle, 122° 41'. 58° 00' 20" N. Br. 24° 20' 15" Ø. Lgd. Den sort-hvide Spiritunde med 1 nedadvendt sort Kost over 1 opadvendt sort Kost ligger V. for Banken paa 58° 00' 20" N. Br. 24° 19' 10" Ø. Lgd.

3) 3a m Grunden i Kyvo Sund er almærket med en rød Spiritunde med opadvendt Kost og ikke som tidligere angivet (se »E. f. S.» Nr. 1810, Kjøbenhavn 1911). Tønden ligger i 5. m Vand, c. 40 m S. for den S-ligste Sten paa Grundten. Dens Plads er bestemt ved Vinklene: 1) Sørholm Fyr—Kyvo Fyr, 87° 10'. 2) Kyvo Fyr—Pølis Mølle, 116° 49'. 58° 12' 02" N. Br. 24° 09' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

1726. Skvadervæiser. Svinnemünde. Tyskland.

Indtil den 8de August 1912 afholdes Skvadervæiser ved Svinnemünde. Naar Havnen er spærret, er det hejst et Grønt Flag paa Fyrtaarnet, der ligger paa c. 53° 55' N. Br. 14° 17½' Ø. Lgd.

1727. Tønder Beltegenhed. Femer-Sund. De grøne Tønder i Femer-Sund ligger paa 54° 24' 12" N. Br. 11° 07' 22" Ø. Lgd. og 54° 24' 16" N. Br. 11° 07' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1399. Kjøbenhavn 1912).

II. Kattegat og Skagerrak.

1728. Somærke udlægges og Fyrs Brændetid forandret. Tørekov. Sverrig. En Slæge skal udlægges c. 60 m NO. fra Tørekov Fyr. Tørekov Fyr tændes den 1ste August d. A. og brænder fremtidig hele Aaret rundt. 56° 25' 52" N. Br. 12° 37' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Lods, Side 252).

1729. Mindre Dybde. Løbet mellem Sødra Udø og Gulnarsholmen. Bohuskusten. I Løbet mellem Sødra Udø og Gulnarsholmen er der kun 2' m Vand i Stedet for 4, m. c. 58° 53½' N. Br. 11° 10' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1730. Tønder midlertidigt udlagt. Helgoland. Tyskland. Til Opmaalingsbrug er der for et Tidrum af c. 4 Uger udlagt røde Spiritønder med Flag paa følgende Steder: 1) 54° 10' N. Br. 7° 58' Ø. Lgd. 2) 54° 12' N. Br. 7° 58' Ø. Lgd. 3) 54° 14' N. Br. 7° 58' Ø. Lgd.

1731. Havnarbejder. Bismun. Ved den Ø-lige Mole i Bismun Havn er opført Stildæser til Rahnke. Saa vidt muligt vises om Natten en hvid Lanterne fra dem. Naar man udviser Forsigtighed ved Besæjlingen. 54° 07½' N. Br. 8° 51½' Ø. Lgd.

1732. Redningsbåke opført. Trisschen. I Stedet for den nedlagte Redningsbåke paa Buehulde er der opført en Redningsbåke paa N-Sidsten af Trisschen. 54° 04' 41" N. Br. 8° 39' 33" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2587. Kjøbenhavn 1911).

1733. Bygningsarbejder og Almærkning. Eiben. 1) Paa Grund af Bygningsarbejderne mellem Köhlbrand og Köhlfielh Mundingen skal Besæjlingen af Elbfahrwasser foregaa med største Forsigtighed. Mindst 300 m paa hver Side af Signalerne skal man gaa saa langsomt som paa nogen Maade muligt (se »E. f. S.» Nr. 496, Kjøbenhavn 1911). Köhlfielhunding: 53° 32½' N. Br. 9° 52½' Ø. Lgd.

2) Almærkingen af Köhlbrand gamle Løb er inddraget. Paa V-Sidsten af det ny Løb er i 4 m Vand udlagt følgende Tønder: A paa 53° 32' 29" N. Br. 9° 56' 04" Ø. Lgd., B paa 53° 30' 15" N. Br. 9° 56' 28" Ø. Lgd. og C paa 51° 31' 54" N. Br. 9° 56' 36" Ø. Lgd.

Ø-Grensen af det dybe Vand gaar overalt 31 m fra den Ø-lige Bred.

De nødvendige Kystsikringsarbejder ved Ross mellem Köhlbrand gamle og ny Løb afmærkes med røde Cylindre eller en rød Lanterne mellem 2 hvide, lodret for hinanden. Man skal passere saa langsomt som muligt. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1674. Kjøbenhavn 1912).

1734. »Aussenjæde» Fyrskib midlertidigt ombyttet. »Aussenjæde» Fyrskib er paa Grund af Erforsyn midlertidigt ombyttet med et Reserverfyrskib, der ikke har Underarrandskloke. Fyr og Taagesignaler ulofandret. c. 58° 51.5" N. Br. 7° 56.5" Ø. Lgd.

1735. Fyrskib ombyttet med Lystønde. Hund N. Ems. »Hund N.» Fyrskib er atter ombyttet med Lystønden. 53° 26' 41" N. Br. 6° 55' 07" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1555. Kjøbenhavn 1912).

1736. Vrag. West Swin. Themsens. England. Vraget af en Lærter ligger 12½ Mil N. 43° Ø. fra »Mouss« Fyrskib. Mindste Dybde over Vraget er 9, m. 51° 31' 43" N. Br. 0° 59' 39" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 1607).

1737. Fyr tændes. Darnett Ness Baake (Nr. 6). River Medway. Omtrent den 31te Juli 1912 tændes paa Darnett Ness Baake Nr. 6 et rødt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 Sek. 51° 24½' N. Br. 0° 35½' Ø. Lgd.

af Shag Rock. 2) En sort ved Ø-Enden af Thrumcap Reef. 3½ Kbl S. 14° Ø. fra samme Punkt. 3) En sort ved N-Enden af Thrumcap Reef, 2½ Kbl S. 8° V. fra samme Punkt. 4) En sort paa N-Siden af Island Shout, 3½ Kbl S. 68° V. fra samme Punkt. 5) En rød ved SØ-Enden af Race Reef. 4 Kbl S. 81° V. fra samme Punkt. 6) En rød ved S-Enden af Mink Reef, 6½ Kbl S. 86° V. fra samme Punkt. Coddle Harbour: c. 45° 10' N. Br. 61° 33' V. Lgd.

**1748. Oplysning om Fyr. Owlshoed. West Penobscot Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** Owlshoed Fyr er forværket fra S. 36° Ø. til S. 6° Ø. 44° 03' 32" N. Br. 69° 02' 41" V. Lgd.

**1750. Fyr tændt, Tender inddraget. Back Creek, Chesapeake Bay, A. Folgende Fyr er tændt:** 1) Goose Point rode, faste Fyr, rød Fyrhaake i 3, m Vand, N. 88½° V. fra York Spit Fyr og S. 11° Ø. fra The Marshes Fyr. 2) Bay Tree hvide, faste Fyr, sort Fyrhaake i 3, m Vand, heulholdsvis S. 89° V. og S. 7° V. fra samme Punkter. 3) Candy Point rode, faste Fyr, rød Fyrhaake i 3, m Vand, S. 14½° V. fra The Marshes Fyr og S. 85° Ø. fra Kanten af Green Point. 37° 12' 32" N. Br. 76° 23' 40" V. Lgd.

B. Folgende Tender er permanent inddraget: 1) Goose Point Tonde 2. 2) Bay Tree Point Tonde 1. 3) Candy Point Tonde 4.

**1751. Fyr tændt, Tonde inddraget. Onancock Creek, Chesapeake Bay, I Onancock Creek er tændt et hvidt, fast Fyr, der vises fra en sort Fyrhaake i 2, m Vand, S. 12¼° V. fra Beach Island vestre Kant og S. 32¼° Ø. fra Watts Island Fyr. 37° 43' 28" N. Br. 75° 50' 50" V. Lgd.**

Second Spiritonde 1 er permanent inddraget.

**1752. Fyr tændt, Great Wicomico River, Chesapeake Bay, I Great Wicomico River er følgende Fyr tændt:** 1) Cockrells Point rode, faste Fyr, rød Fyrhaake i 4, m Vand, S. 79° V. fra Kanten af Cockrells Point og N. 55° V. fra Great Wicomico River Fyr. 37° 49' 09" N. Br. 76° 17' 42" V. Lgd. Samtidig er Lady Washington Flats Spiritonde 4 permanent inddraget. 2) Sandy Point hvide, faste Fyr, sort Fyrhaake i 3, m Vand, N. 72° V. fra Kanten af Cockrells Point og N. 45½° V. fra Fleet Point Fyr. 37° 49' 27" N. Br. 76° 18' 16" V. Lgd. 3) Haynies Point rode, faste Fyr, rød Fyrhaake i 3, m Vand, S. 82½° V. fra Pynten paa Ø-Siden af Reason Creek Indløb og N. 50° V. fra Sandy Point. 37° 49' 51" N. Br. 76° 18' 55" V. Lgd.

**1753. Fyr tændt, Afmærkning forandret. Breton Bay, Potomac River, Chesapeake Bay, I Breton Bay er følgende hvide, faste Fyr tændt:** 1) Lovers Point Fyr, N. 37° V. fra Lovers Point vestre Kant og N. 50° Ø. fra Protestant Point. 38° 15' 54" N. Br. 76° 39' 02" V. Lgd. 2) Buzzard Point Fyr, N. 38° Ø. fra Lovers Point og S. 49¼° Ø. fra Yderenden af Leonardtown Værft. 38° 16' 49" N. Br. 76° 37' 48" V. Lgd.

Fyrene vises fra sorte Raaker i c. 2 m Vand.

Protestant Point Spiritonde 4 er udlagt i 4, m Vand, S. 41½° V. fra Paw Paw Point og S. 68½° Ø. fra Compton Point. Lovers Point Spiritonde 4 er permanent inddraget.

**1754. Fyr tændt, Mattox Creek, Potomac River, Chesapeake Bay, I Indløbet til Mattox Creek er tændt et hvidt, fast Fyr, sort Fyrhaake N. 48° V. fra Yderenden af Wakefield Værft og N. 29° Ø. fra Kanten af Paine Point. 38° 19' 19" N. Br. 76° 57' 26" V. Lgd.**

**1755. Tender inddraget. Cape Romain Shoal og North Santee River, South Carolina, I Sloe Channel lodret stribede Spidsstoude ud for Cape Romain er inddraget.**

2) Bar Stumpstoude 1 paa Barren ved Indløbet til North Santee River er inddraget.

Cane Romain: 39° 01' N. Br. 79° 22' V. Lgd.

**1756. Fyr forandres midlertidigt. St. Simon, St. Simon Sound Approach, Georgia, Fra c. 1ste August til c. 1ste September 1912 viser St. Simon Fyr hvidt, fast Lys. 31° 08' 02" N. Br. 81° 23' 30" V. Lgd.**

## VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

**1757. Grund eksisterer ikke. Cape Gracias a Dios S. Nicaragua, S. m. Grunden 12 Sm S. 4° Ø. fra Gracias a Dios Fyr eksisterer ikke. c. 14° 46' N. Br. 83° 09' V. Lgd.**

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1758. Ledefyr tændt. San Felin de Guizols, Spanien, Paa Strandpromenaden ved San Felin de Guizols er tændt 2 rode, faste Ledefyr, som, holdt overet i c. N., leder til Ankerpladsen fri af Bolgebyderen, som er under Bygning. Fyrene vises fra 2 Pæle, som har en hvid og sort stribet Skive paa Toppen. Flammens Højde: 15 m for Bagfyret og 9 m for Forfyret. Synsvide: 2 Sm. Afstanden mellem Fyrene er 52 m. c. 41° 47' N. Br. 3° 02' Ø. Lgd.**

**1759. Grunds Afmærkning. Reale, Asinara, Sardinien N.-Kyst, Reale Grund er nu afmærket som følger:** 1) Paa den N.-lige Del af Grunden er onført et Taarn, 2840 m V. fra Trabucato Taarn, og S. 17° V. fra Maestra Serre trigon. Stat. Fra Taarnet vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12 Sm. 41° 03' 10" N. Br. 8° 17' 40" Ø. Lgd.

Holland, Juli 1912.

Java. 1 : 1 000 000.  
Vaarwaters en ankerplaatseu nabij het eiland Nias. Blad 1, met plans: 1. Noordkust Nias. Tg. Tanah Nasi tot Moezeu-rivier. 1 : 50 000; 2. Noordkust Nias. Reede Onolimboe. Mond der Moezeu-rivier. 1 : 40 000; 3. Oostkust Nias. Reede Onolimboe. 1 : 50 000; 4. Noordkust Nias. Baai van Siabn. 1 : 20 000; 5. Zuidkust Nias. Telok Dalam. 1 : 20 000; 6. Zuidkust Nias. Lagoendi-baai. 1 : 20 000; 7. Noordkust Nias. Baai van Simauari. 1 : 20 000; 8. Oostkust Nias. Reede Goenoerig Stoli. 1 : 20 000.  
Correctieblad.

Westkust Sumatra. Vaarwaters en ankerplaatseu nabij het eiland Nias. Blad II, met plans: 1. Hinako-eilanden. 1 : 50 000; 2. Bont van Afocloe. 1 : 20 000; 3. Reede Siromboe. 1 : 20 000.

Tyskland, Juni og Juli 1912.

Südllicher Stillter Ozean. Ostindischer Archipel: Java Sec. 1 : 1 000 000.  
Nordsee, Deutsche Küste: Die Weser von Eilsfleth bis Bremen. 1 : 25 000.

N 84  
R 177

T 27  
R 178

N 419  
R 6

(italiensk Kort Nr. 51). 2) Ved en Lystønde, der viser rodt Et-Lyn hver 4 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 3,7 Sek., og som ligger i 18 m Vand c. 100 m N. fra Fyrskibet, som bemærkede den 50-lige Del af Grundem. 3) De 2 Fyrskibe er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1580. Kjøbenhavn 1912).

**1780. Fyr atter normalt. Capo Caccia, Sardinien V.-Kyst.** Capo Caccia Fyr brenner atter normalt. 40° 33' 37" N. Br. 8° 09' 48" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1018. Kjøbenhavn 1912).

**1781. Fyr forandret. Civitavecchia, Italien V.-Kyst.** Fyret paa det N.-lige Hoved af Bolgebyrøderen ved Civitavecchia viser nu grønt Lys med En-Formørkelse hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. c. 42° 05' 34" N. Br. 11° 47' Ø. Lgd.

**1782. Fyr tændt. Pakostøse, Kanal Pasman, Østerrig-Ungarn.** Paa det Ø.-lige Molehoved ved Pakostøse Havn er tændt et ubevogtet, grønt og hvidt, fast Fyr. Fyret viser hvidt Lys over Havneollen, i øvrigt grønt Lys. Flaumens Højde: 4½ m. Synsvide: 2 Sm. Det midlertidige Fyr er slukket. 43° 34' N. Br. 15° 30' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2488. Kjøbenhavn 1912).

**1783. Taaesignal-Station oprettet. Fort S. Nicolò, Kanal von Sebancio.** Fra Fort S. Nicolò gives nu Taaesignal med Horn, Fem-Stød hvert 1 Minut. 43° 43' N. Br. 15° 51' Ø. Lgd.

**1784. Fyr forandret. Comisa, Lissa.** Comisa Havnefyret ligger nu Horisonten rundt. I øvrigt uforandret. 43° 02' N. Br. 16° 05' Ø. Lgd.

**1785. Fyr tændt. Cittavechia, Lësina.** I Cittavechia Havn er tændt følgende Fyr: 1) Paa Spitz Fortino, 15 m SV.-lig fra det nuværende grønne Fyr, et hvidt og rodt, ubevogtet Fyr med En-Formørkelse hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek. Lys et hvidt fra S. 47° V. til N. 63° V., rodt derfra til N. 55° V., over Havneindløbet, hvidt derfra til S. 81° Ø. Fyret staar 30 m fra Stranden. Flaumens Højde: 9 m. Synsvide: 10 Sm. 49° 11' N. Br. 16° 35' Ø. Lgd. Det grønne Fyr er slukket. 2) Paa V.-Enden af Kalen, 270 m S. 48° Ø. fra S. Girolamo kapel, et ubevogtet, grønt, fast Fyr. Flaumens Højde: 6 m. Synsvide: 2 Sm. 43° 11' N. Br. 16° 35' Ø. Lgd.

**1786. Fyrtårn opføres. Kap Vromo Linnii (Bronölinne), Atalanta-Kanal, Grønland.** I 1913 skal opføres et Fyrtårn paa Kap Vromo Linnii. Herfra skal der vises et hvidt og rodt Lyrfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Lys et hvidt hvidt fra N. 85° V. til N. 36° V., rodt derfra til N. 54° Ø. over Research Banke og Lichada Grunde, hvidt derfra til S. 85° Ø. Kap Vromo Linnii: 38° 47½' N. Br. 22° 50½' Ø. Lgd.

**1787. »Shurlew« (Ebnurevski) Fyrskib inddraget. Dniepr-Linien, Sorte Hav, Rusland.** »Shurlew« (Ebnurevski) Fyrskib, der viser 2 røde, faste Fyr, er inddraget. c. 46° 31' N. Br. 32° 13' Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**1788. Rev. Straat Soefi, Riouw Archipel.** Underrandsindringen i Straat Soefi paa 0° 51' 51" N. Br. 103° 42' 44" Ø. Lgd. eksisterer ikke. Derimod er der fundet nedennævnte Rev med følgende Dybder: 1) 10 m paa 0° 51' 13" N. Br. 103° 42' 47" Ø. Lgd. 2) 3,7 m paa 0° 51' 26" N. Br. 103° 42' 48" Ø. Lgd. 3) 3,2 m paa 0° 51' 29" N. Br. 103° 42' 50" Ø. Lgd. 4) 2,2 m paa 0° 51' 31" N. Br. 103° 42' 52" Ø. Lgd. 5) 6,5 m paa 0° 51' 36" N. Br. 103° 42' 56" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 425. Kjøbenhavn 1912).

**1789. Rev fundet. Baaker opført. Baai van Boening, Bilton N.-Kyst.** Et Rev med 5,5 m Vand ligger 1300 m S. 58° Ø. fra P. Kernu Hojstes en privat Baake med Ballon er opført paa Revet. 2 private Baaker med Trekant staar henholdsvis 725 m S. 71° Ø. og 820 m S. 47° Ø. fra P. Kernu Hojstes. P. Kernu: 2° 33' S. Br. 107° 39' Ø. Lgd.

**1770. Rev. Bilton NV.-Kyst.** Paa NV.-Kysten af Bilton er der fundet følgende Dybder paa Rev: 1) 7,1 m paa 2° 31' 30" S. Br. 107° 38' 34" Ø. Lgd. 2) 8,2 m paa 2° 31' 25" S. Br. 107° 38' 42" Ø. Lgd. 3) 8,2 m paa 2° 31' 32" S. Br. 107° 39' 18" Ø. Lgd. 4) 7,2 m paa 2° 31' 03" S. Br. 107° 39' 42" Ø. Lgd.

Paa Alvirna-Rif er der 4 m Vand paa 2° 31' S. Br. 107° 37', Ø. Lgd., og paa 9, m Revet Ø. dertil er der kun 6 m Vand.

**Bekendtgørelser m. m.**

**1771. Advarsel for Skibe, der nærmer sig canadiske Havne. Canada.**

Den canadiske Regering har udstedt følgende Bekendtgørelse:

1) Da det paa Grund af Øvelser, Manøvrer, eller andre Åarsager kan være nødvendigt at forbyde al Adgang til Havne, skal man nærme sig de canadiske Kyster med Forsigtighed,

naar det ses, at elektriske Søgelys er i stadig Virksomhed, da det maa formodes, at der findes Hindringer uden for Havnen, eller at Adgangen er helt spærret.

2) Naar Adgangen til en Havn er spærret, vises tre røde Fyr eller tre røde Balloner indret for hinanden fra et iøjnefaldende Sted ved eller tæt ved Indløbet, og saa vidt muligt gives der Underretning herom af Udkiigsskibe udenfor.

I saa Fald maa Skibene enten søge til de Steder, som paa de engelske Admiraltiets Kort er mærkede »Examination Anchorage« og ankre der, eller holde Seen.

3) Ved alle nedenauførte Steder og Havne kan Søgelys lejligbedsvis blive vist til Øvelse, hvilket kan gøre Skibstøtten vanskelig, naar man nærmer sig dem.

Der er givet Ordre til at undgaa at rulle de bevægede Søgelys paa Skibe, der er under Gang, men Skibsførere tilrædes dog at udvise stor Forsigtighed, naar Søgelys er i Virksomhed.

**II. Undersøgelser.**

1) Under visse Omstændigheder kan det blive nødvendigt at undersøge Skibe, som ønske at staa ind i nedenauførte Havne.

2) I saa Fald vil Skibe, som føre de i nedenfor, under 4, angivne Flag eller Lys, ligge nde for at undersøge Skibe, som ønsker at staa ind i Havnen, og anvise dem Steder, hvor de skal ankre.

3) Da Undersøgelsens Ikrafttræden aldrig vil blive offentliggjort, skal der samvæl ved Dag som Nat holdes skarpt Udkiig efter Skibe, som fører de anførte Kendings-Flag eller Lys, og man skal være klar til at stoppe eller dreje til, naar man præges eller advares ved et Kænnskud eller Kvalotraket.

4) Om Dagen er Kendings-Flagene for Undersøgelses Dampere et halvt rodt og hvidt vandret striket Flag med bla kant, og en bla Stander, og tre røde Balloner lodret for hinanden, naar Havnen er spærret.

Om Nætten føre Dampene:

a) Tre røde Lanterner lodret for hinanden, naar Havnen er spærret,

b) Tre hvide Lys lodret for hinanden, naar Havnen er aaben.

Disse Lys føres foruden de almindelige Skitlys, og de lyser Horisonten rundt.

5) Det paalægges Skibsførere, som forsøger at staa ind i Havne, hvor Undersøgelsen er i Virksomhed, nøjagtigt at efterkomme de Befalinger, som Undersøgelses Dampene giver dem.

I Mangel af saadanne Befalinger maa de søge til de Steder, som paa de engelske Admiralty Kort er mærket »Examination Anchorage«, og ankre der.

6) Under Taae opfordres Skibsførere til at vise den yderste Forsigtighed og til endog at nærme sig »Examination Anchorage« med Forsigtighed.

7) Havnelodserne er bekendt med de Bestemmelser, som skal følges.

De paangrændte Havne og Steder er:

Halifax, N. S. Quebec, Que. og Esquimaux, B. C.

**1772. Bestemmelser for Signaler fra Skibe, som generes af Søgelyset ved Indløbet til bestaaede Havne.** Skibe, der nærmer sig bestaaede Havne i Canada og som generes af Søgelys, maa gøre følgende Signaler enten enkelt eller samlet:

1) Med Blinklanterne: 4 korte Blink efterfulgt af 1 langt.

2) Med Flojte, Sirene eller Taagehorn: 4 korte Stød efterfulgt af 1 langt.

Om muligt skal begge Signaler benyttes. Søgelyset vil da blive henryttet paa den mindst generende Maade, ved enten at blænde det, hæve det eller dreje det.

Signalene maa ikke benyttes uden absolut Nødvendighed. Naar Skibet ikke er i Straaleme fra Søgelyset, er det umuligt at vide hvilket Søgelys, der generer.

Disse Signaler skal hjælpe de Søfarende, men forligger ikke Regeringen paa nogen Maade.

**1770. Karantænebestemmelser. Sværtig.** — den Porto Rico er erklæret for pestsmittet.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: reet, og Udgave; 7: ændret; T: Tillæg.

England, Juni og Juli 1912.

N 96 Africa, Gold coast. — Plan of Axim bay.

R 373 Gulf of Mexico. — Plans in the Gulf of Mexico.

R 2 British Islands. — British islands.

R 2631 England, south coast. — Portsmouth harbour.

R 1277 Chile. — Point Grande to Point San Francisco.

R 2486 United States, Massachusetts. — Plymouth harbour.

T 3596 Strait of Magellan. — Puerto Zenitico.

Supplement to Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909.

Stockton 29./7. — Zampa, Wulff, ank. Stockholm 29./7. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Uleåborg 29./7. — Danmark. Hnsfeldt, ank. Warkworth 29./7. — Fylla, Rasmussen, ank. Helsingfors 28./7. — Skjold, Larsen, ank. Mariager Fjord 29./7. — Severine, Hansen, ank. Karlshamn 30./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Lübbau 30./7. — Valborg, Rasmussen, ank. Blyth 30./7. — Olga, Rasmussen, ank. St. Valery a. S. 29./7. — Fanny, Hansen, ank. Aalborg 29./7. — Pallesen, Jensen, ank. Boston 27./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Uleåborg 29./7.

**Rønne.** Oline Dahl, Rasmussen, ank. Horsens 25./7. — Hans Peter, Holm, ank. Kalmar 26./7. — Proven, Olsen, ank. Ystad 26./7. — Louise ank. Wiborg 26./7. — Amalie ank. Karrebæksmide 26./7. — Vesel, Køfoed, ank. Riga 26./7. — Freja ank. Aalborg 26./7. — Argus, Holm, ank. Kalmar 27./7.

**Æro.** Ami Christensen, ank. Søby 22./7. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. København 26./7. — Christiane, Petersen, ank. Lysekil 23./7. — Mariane, Petersen, ank. Risør 23./7. — Sejerskransen, Friis, ank. Scarborough 22./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Masnedstund 24./7. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Hamburg 24./7. — Mary, Andersen, ank. West Wenyss 24./7. — Mette, Bager, ank. Dysart 24./7. — Theodor, Andersen, ank. Swinemünde 23./7. — Niels, Christensen, ank. Fowey 23./7. — Karen, Boye, ank. Geestemünde 24./7. — Argo, Clausen, afg. Campellton 24./7. til New Ross (Irland). — Hermod, Dreimann, afg. Miramichi 24./7. til Douglass. — Ingolf, Olsen, ank. Kirkwall 24./7. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 25./7. — Albertine, Madsen, ank. Fakse Ladeplads 25./7. — Hercules, Bager, ank. Karlshamn 24./7. — Pampa, Svendsen, ank. Lysekil 26./7. — Søstjernen, Christensen, afg. Marstal 27./7. — Enigheden, Friis, ank. Marstal 26./7. — Adele, Weber, ank. Malmö 26./7. — Mester, Petersen, ank. Rønne 27./7. — Gloria, Fabricius, ank. Dysart 27./7. — Minde, Rasmussen, ank. Drammen 27./7. — Venus, Weber, ank. Askær 27./7. — Adjutor, Kock, ank. Kragerø 29./7. — Activ, Schmidt, ank. Westmanøerne 27./7. — Astraa, Svane, ank. Antwerpen 27./7. — Debora, Rasmussen, ank. Sundsvall 27./7. — Nanna, Østermann, ank. Liban 29./7. — Claudia, Aaberg, ank. Casablanca 26./7. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Göteborg 29./7. — Salus, Andersen, ank. Strandraer 29./7.

Frugtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Københavns Børskurs. — Efterretninger for Søfrende.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Etableret 1850.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

**A/s Randers Rebslaeri**



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**

Tougværk af Hamp, Manila og Cocos  
alle Dimensioner.

**Jærn- og Staaloug**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen Aarhus.

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faae paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

**Ung Mand,** der holder af at sejle og har Erfaring heri, ønsker at deltage i en smuk Tur i 14 Dage fra Midten af August, eventuelt med Godtgørelse. Henvendelse til **Paul Mainzer,** Plauen i Vogtl. Bärenstr. 4.

**INDHOLD:**

København, d. 1. August 1912. — Klarering m. m. i Cadix Havn. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for August Maaned.

**Københavns Børskurs d. 31. Juli 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Førene Dampskibs-Selskab	117— <sup>-3/4</sup>	117 <sup>1/2</sup>	117 <sup>3/4</sup>
Danmark	113 <sup>1/2</sup> <sup>-9/4</sup>	113 <sup>1/4</sup>	113 <sup>3/4</sup>
Norden	118— <sup>117<sup>3/4</sup></sup>	117 <sup>1/2</sup>	117 <sup>3/4</sup>
Gorm	120— <sup>119<sup>3/4</sup></sup>	119 <sup>3/4</sup>	120
Carl	—	118 <sup>1/2</sup>	119 <sup>1/2</sup>
Dannebrog	122 <sup>1/4</sup> <sup>-8/4</sup>	122 <sup>1/2</sup>	122 <sup>3/4</sup>
Skjold	106 <sup>1/4</sup> <sup>-106</sup>	106	106 <sup>1/4</sup>
Urania	45— <sup>44<sup>3/4</sup></sup>	44 <sup>1/2</sup>	44 <sup>3/4</sup>
Neptun	116—	115 <sup>3/4</sup>	116
Dampsk. af 1896	120 <sup>1/2</sup>	120 <sup>1/4</sup>	120 <sup>1/2</sup>
Hejndal	126— <sup>1/4</sup>	126	126 <sup>1/4</sup>
Østasiatisk	140 <sup>1/2</sup>	140 <sup>1/4</sup>	140 <sup>1/2</sup>
Østerøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Torn	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Førene Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	65 <sup>1/4</sup> <sup>-1/2</sup>	65	65 <sup>1/4</sup>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% føren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% føren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
<b>State- og Kreditføren. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	87 <sup>1/2</sup>	89 <sup>1/2</sup>
3 1/2% Husøjer Kreditk.	—	81	86
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	89	89 <sup>1/2</sup>
4% — — 2. Serie.	—	91	96
4% — — 1.	—	96	98
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	88 <sup>1/2</sup>	89
4% — —	—	93	93 <sup>1/2</sup>
3 1/2% Landkreditk.	—	86 <sup>3/4</sup>	88 <sup>3/4</sup>
4% Østift. Kreditf.	—	93 <sup>1/4</sup>	93 <sup>1/2</sup>

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	153	154
Privatbank	—	113 <sup>1/2</sup>	114
Landmandsbank	—	141 <sup>3/4</sup>	142
Handelsbank	—	143 <sup>3/4</sup>	144
Grundejerbank	—	15	15 <sup>1/2</sup>
Burm. & Wain	105 <sup>1/4</sup>	105	108 <sup>1/2</sup>
Helsingørsk Jærnsk.	102 <sup>3/4</sup>	102 <sup>1/2</sup>	102 <sup>3/4</sup>
Sukkerfabr.	244— <sup>243<sup>3/4</sup></sup>	243 <sup>3/4</sup>	244
Bryggeri Aktier	223 <sup>1/2</sup> <sup>-3/4</sup>	223 <sup>1/2</sup>	223 <sup>3/4</sup>

**Vekselkurser d. 29. Juli 1912**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	89.75
London	18.21	18.17
Paris	72.15	—
Amsterdam	151.00	—
Wien	75.60	—

**Notering paa Berlins Børs d. 30. Juli 1912.**

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols.	91.00
3 1/2% — Boden Kredit.	88.20
5% Mexikanske 1899	99.80
5% Rumænske Stats	101.10
4% — 1890	95.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Førene Dampsk.“ 1,592,000, „Danmark“ 32,000, „Norden“ 228,000, „Carl“ 208,000, „Dannebrog“ 468,000, „Skjold“ 192,000, „Urania“ 120,000, „Dampskib af 1896“ 172,000, „Hejndal“ 112,000, „Gorm“ 124,000, „Neptun“ 260,000, „Dansk-russisk“ 672,000, „Østasiatisk“ 672,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

# Antagelse

af

## Konstabler og faste Matroser i Søværnet.

Den 1. Oktober d. A. vil der til Flaadens Artilleri-korps blive antaget 20 Konstabler og til Flaadens Matros- & Søminekorps 10 faste Matroser af 3. Klasse.

For Antagelsen gælder følgende Regler:

De paagældende skal have afljnt deres Værnepligt ved Søværnet og maa ikke være fyldt 24 Aar. De forpligter sig ved Antagelsen til at gøre Tjeneste i 4 Aar som Konstabler eller Matroser af 3. og 2. Klasse.

Konstabler og faste Matroser af 2. Klasse kan oprykkes i 1. Klasse og forpligter sig da yderligere til 2 Aars Tjeneste. Konstabler og faste Matroser af 1. Klasse kan, efter at have gennemgaaet en Uddannelse og bestaaet en Prøve, forfremmes til Underofficerer af 2. Klasse.

Underofficerer af 2. Klasse kan forfremmes til Underofficerer af 1. Klasse 3. Grad, hvorfra Forfremmelse kan ske til de højere Underofficersgrader og Løjtnantsgraden — den højeste Charge, som en Underofficer kan opnaa — efter de derom gældende Bestemmelser.

Konstabler og Matroser af 3die Klasse ionnes med 480 Kroner aarligt, Konstabler og Matroser af 2den Klasse med 600 Kroner aarligt og af 1ste Klasse med 720 Kr. aarligt foruden fuld Forplejning og frit Kvarter. De er forpligtede til at anskaffe reglementeret Uniform, der leveres fra Orlogsværftet mod Afkortning i Lønningen, ved den første Anskaffelse paa særligt billige Vilkaar. De Konstabler og faste Matroser, der efter Udlobet af deres Tjenestetid ikke forfremmes, hjemsendes.

Konstabler og Matroser faar i Orlovspenge, naar de efter Udlobet af deres Tjenestetid hjemsendes eller forfremmes, 100 Kroner for hvert Aars god Tjeneste som Konstabel eller Matros.

De erhverver sig endvidere efter Udlobet af deres Tjenestetid, naar de er vel anbefalede fra denne, en ved kongelig Anordning nærmere fastsat fortrinnsvis Adgang til saadanne Stillinger under Ministeriet for offentlige Arbejder, Landbrugsministeriet og Marinebestyrelsen, hvortil de som Følge af deres Uddannelse og Tjeneste i Søværnet er skikkede.

Ansøgere kan iøvrigt indhente nærmere Oplysninger paa Orlogsværftets Stabskontor.

Orlogsværftet, den 24. Juli 1912.

R. Hammer,  
lang.

E. Olrik.

### HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 1.

## Til Skibsbrug

anbefales

Carlsberg Ølsorter  
Carlsberg Mineralvande

Depot

Havnegade 47. Telefon 4980.

Har De én Gang prøvet

## Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,

ryger De aldrig andre.

Ring til Tega 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar  
Kaplauner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

## De private Assurandører lim.

i København

tegnur Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Privato.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg tilbyde bedste Kvalitet af

Gron Sæbe i Baller à 50 Kilo . . . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — — — — — 28—36 "

Marsellesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Søber, specielt Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

Schönbergs Sæbefabrik,

Nørrebrogade 213. — Telefon Tega 4113.

## Iver C. Weilbaech & C.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amallegade 30.

Øbro 125 u.

### Kompasser

eller  
Lord Kelvins System  
eget Fabrikat.

Spritskompasser  
E. S. Ritchie & Sons  
originale  
samt af eget Fabrikat

Baadkompasser  
(Sprit og tørre)  
Kasse eller Hus med  
Lampe.

Azimutinstrumenter  
Pejlstøtter

Kikkertør  
dobbelt og lange

Sexlanter og Oclanter  
med og uden  
Kew Certifikat

Reparationer  
udføres.



### Walkers

originale  
Lodde- og  
Loggeapparater

Fuldfarts  
Loddemaskiner  
Loddespil

Loddewire  
(enkelt og dobbeltslægt)

Barometre  
Hydrometre  
Clinometre  
Megaphoner  
Parallellinealer  
Passere

Forstørrelsesglas  
Lanterner  
med og uden Certifikat  
Moses Signallanterer  
m. m.

Reparationer  
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Egner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

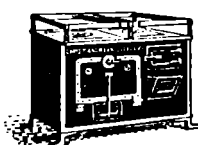
Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, flv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.).

## Th. Simonsens Eftl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1169

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Alt Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

### Undervisning

i Dansk (Retekrivning, Korresp.), Tysk, Engelsk, Fransk. For Sømand, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa Bendixens Kursus. Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.



## OLSKILD

### Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faacs overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg  
Tlfgr.: „Hansenco“

Tlfgr.: „Hansenco“  
Cronstadt

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

## Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibssagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn

Telegr. Adr.: Harklostenær

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## Norrlands Stufwareförbund

Telegrafadress: Stufwareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fernu expedition

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

## C. HANSEN.

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverer til Kgl. dansk Vachtklub.

• Husk •

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. G. Dragør. Telf. G.

Motorbaade er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

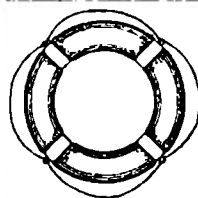
**Carl Nielsen,**

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



## ROAR ROSING,

Vestervoldgade 92, København B.

Redningsapparater

af Renhaar og Kapok.

## Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske  
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

**A. WILSON, Kobbersmedie**

**Alt Skibsarbejde udføres.**

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS**

**BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS**

## DRY DOCK PROPRIETORS,

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

**DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.**

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

**NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.**

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD.**)

Telefon ( 8901. Kvæthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886. Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

**Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.**

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

### ARONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Brejde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge
	10 % 20 % 30 % 10 % 50 %

Disse Priser gælder kun for lodlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: **V. KROGH.**

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS **J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 56-57.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. August 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063  
 Telegr. Adr. Amlanta  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke  
 Davis Parver - Bitumen Paint  
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
 Manila - Wirerop  
 Redningskrandse og Redningsbølter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
 Sejl- og Flagmager.  
 Kgl. Hof-Leverandør.  
 Niels Juelsgade 6.  
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre**  
 Købt vort anerkendte Sølv Herre-  
 uhr, mrk.: »Palle«  
 40 Kr.  
 meget fint regulerende.  
 Stort Lager af  
 Stue-, Lomme- og Skibsulire.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensens Eff.**  
 Sølvtorvet 4. Telf. Bro 1616 y.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
 Jern-, Staal- og Træskibsbunde  
 • • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
 Indregistreret  Varemærke

**Rustbeskyttende Farve**  
 til  
 Bunkers og Lastrum  
 Telefon 5601  
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
 udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
 og besørger  
 telegrafiske Udbetalinger  
 paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
 hver Dag fra Kl. 10-5.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

**Sextanter-Kompasser**  
  
 Capt. Clausens  
 Kontrolldybdemaaler  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
 15 KØBMAGERGADE 15  
 Undgaa Fejltagelse.

**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.**  
 Vesterbrogade 25. Telf. 6138. **NIELS JENSEN**  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**  
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
**John Forbæchs Eff.**, St. Annaplads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37**  
 Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**  
 Vilhelm A. Bang  
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459  
 Alt Skibsarbejde udføres  
 Specialitet: **Skibsklosetter.**  
 tilbyder  
**Prioritetslaan i Skibe**  
 paa favorable Vilkaar



# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



**Kakerlakkerpulver**  
à 50 Øre.  
**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nyhrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

**Bjorch-Jensen & Co.**  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.  
Telefon 7262.

## Skibshandel.

En dygtig Mand søges til at forestaa denne i København.

Der maa kunne stilles fornøden Garanti og prima anbefalinger. Pladsen egner sig bedst for en gift Mand uden Børn. Billet med Opgave af Alder, Kvalifikationer og Referencer til dette Blads Kontor under Mrk. »300«.

## Remington,

eneste Skrivemaskine med

**Key Set Tabulator,**  
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst.

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Har De én Gang prøvet  
**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

Dr. med. Goldschmidt,

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

## De private Assurandører lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

## Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.



## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

**Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter**

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
1297  
2197



## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverandør til D. F. O. S.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasieklasse nyspr. og mat. og 2 Gymn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamplogvark

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

## ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den  
brugbare Dyr.

## C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts ENIL.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentur  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde Lordag d. 3. August d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af det paatænkte danske Vicekonsulat i Chatham N. B. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Johannesburg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
3. Skrivelse fra Samme angaaende russisk Lovgivning vedrørende Dyblastelinie og Bestemmelser til at hindre Skibes Overlastning og Usodygtighed. — Skrivelsen toges til Efterretning.
4. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe om, at der maa blive foretaget forskellige Ændringer paa Fyrvaesnets Omraade. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
5. Skrivelse fra Samme med Beretning vedrørende en den 1. f. M. delvis i Kraft traadt tysk Rigslov angaaende Ophævelse af Afgifter paa Floder i Tyskland. — Skrivelsen toges til Efterretning.
6. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening med et Forslag om Anbringelse af ny Vagere og Flytning af en ældre. Indstilling til Ministeriet vedtoges.
7. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende Spørgsmaalet om Monstring af Skibsmandskab paa danske Skibe i svenske Havne. — Skrivelsen toges til Efterretning.
8. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Danzig. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
9. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om den Marineministeriet ved Lov af 8. Juni d. A. givne Bemyndigelse til forsøgsvis at indføre Lempelser i Lødspligten under Bugsering. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
10. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Fritagelse for Lødstvang i Finland ved Bugsering fra Havn til Havn. — Skrivelsen toges til Efterretning.
11. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Indførelse af Signaler for Skibe, der føler sig forulempet af Sogelys ved Indløbet til befæstede Havne. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, d. 8. August 1912.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget Forandring af Ekspeditionstiderne for Toldvaesnet i Kjøbenhavn, som vi gengiver i Uddrag:

Forandring af Ekspeditionstiderne for Toldvaesnet i Kjøbenhavn. Under 10. f. M. har Generaltolddirektoratet tilskrevet Ministeriet for Handel og Søfart saaledes:

»Under Henvisning til Ministeriets Udtalelser i Skrivelse af 23. April d. A., angaaende Generaltolddirektoratets Udkast til Forandring af Ekspeditionstiderne for Toldvaesnet i Kjøbenhavn — herfra dog undtaget Havnetjenesten (saavel for Kontor- som Opsynspersonalet) udenfor Toldboden — undlader man ikke at meddele, at det paa Finansministerens derom nedlagte allerunderdanigste Foresøgelse har behaget Hs. Maj. Kongen ved allerhøjeste Resolution af 7. f. M. at bifalde, at Ekspeditionstiderne fra

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

1. August d. A. fastsættes som følger, og at de tidligere Bestemmelser herom ophæves:

Paa Kjøbenhavns Toldbod.

Regnskabskontorerne:

Havneoppebørselskontoret:

i April til ultimo September fra Kl. 7 Fm. til Kl. 5 Em.

i den øvrige Del af Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4½ Em.

Pakhuskontoret:

for Klarering:

hele Aaret fra Kl. 7½ Fm. til Kl. 4 Em.

for al anden Ekspedition:

i April til ultimo September fra Kl. 7 Fm. til Kl. 5 Em.

i den øvrige Del af Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Toldkassererkontoret, Kreditoplagskassererkontoret og Postgodstoldforvaltningen.

hele Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4½ Em.

Disse tre Kontorer holdes endvidere aabne til Kl. 5 for at Rettelser o. l. kan foretages og Pakhusleje berigtiges.

Frilageroppebørselskontoret:

fra 1. Januar til 15. Februar fra Kl. 8½ til Kl. 4 Em.

fra 16. Februar til 15. Oktober fra Kl. 8½ Fm. til Kl. 5 Em.

fra 16. Oktober til 31. December fra Kl. 8½ Fm. til Kl. 4 Em.

Toldopsynet:

Ved Losning og Ladning:

i April til ultimo September fra Kl. 7 Fm. til Kl. 5 Em.

den øvrige Del af Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Ved Forsendelsesgodsvægten:

i April til ultimo September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em.

den øvrige Del af Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Ved Vareklarering i fine Vægt, grove Vægt, Postgodsvægten, paa Toldbodpladsen, i Jærnskuret og i Søndre Vejerbod:

hele Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Varefrilageret:

som for Frilageroppebørselskontoret:

for Adgang til Lagerrummene holdes aabent:

i April til ultimo September fra Kl. 7 Fm. til Kl. 7 Em.

den øvrige Del af Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 7 Em.

Fr i h a v n e n :

Klarering i Vejerboden og Manufakturhuset samt Brovægten:

hele Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Klarering i Vagtposterne af visse toldpligtige og toldfri Varer:

i April til ultimo September fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em.

i Januar og Februar samt fra 16. November til 31. December fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4½ Em.

i Marts og fra 1. Oktober til 15. November fra Kl. 7 Fm. til Kl. 5 Em.

Oppebørselskontoret:

almindelig Ekspeditionstid:

hele Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4½ Em.

for visse toldpligtige og toldfri Varers Ekspedition:

i April til ultimo September fra Kl. 7 Fm. til Kl. 6 Em.

i Januar og Februar samt fra 16. November til 31. December fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4½ Em.

i Marts og fra 1. Oktober til 15. November fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em.

Kjøbenhavns Jærnbane station:

Toldvarehuset og paa Pladsen, Klarering af Varer samt Oppebørselskontoret:

hele Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Frederiksberg og Nørrebros Toldsteder:

hele Aaret fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Generaltolddirektoratet har derhos meddelt Overtoldinspektoralet for Kjøbenhavn, at fra 1. August d. A. vil

Udkørselsportene fra Søndre Toldbod samt Frihavnens Toldkammerport være at holde aabne hele Aaret fra Kl. 7½ Fm. til Kl. 5¼ Em.«

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Vanddybden paa Archangelsk Bar. Fra Udenrigsministeriet har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at den fungerende Konsul under 5. Juli—22. Juli 1912 har indberettet, at i Henhold til en Bekendtgørelse fra Archangelsk Havnechef kan Skibe nu passere Archangelsk Bar med 20 Fods Dybgaende. Konsulen tilføjer, at da Reglen er, at der skal være ½ Fod Vand under Kolen, kan Skibe losses ogsaa med større Dybgaende, hvis Signalet fra Modjuga Fyrtaarn viser større Dybde end 20½ Fod. Skibene maa i saa Tilfælde have Bugserbaad.

Belønning til danske Søfolk. Fra Göteborg skrives til Ritz. Bur.: Den svenske Regering har tildelt Styrmand I. Boutrup-Kristensen fra Dampskibet «Vladimir Savin», tilhørende Dansk-russisk Dampskibsselskab, Medaljen for ædel Daad i Sølv for med Fare for sit eget Liv at have reddet Kaptajn Anderson fra den svenske Dampner «Bris», der i Oktober f. A. forliste i Nordsøen; Kaptajnen paa «Vladimir Savin», L. Carstensten, vil faa overrakt et Sølvbæger med Inskription.

To andre danske Somænd, Kaptajn Chr. I. Nielsen og 2. Styrmand, Nielsen, fra «D. F. D. S.» Dampner «Primula» har faaet tilsvarende Belønninger af den svenske Regering for at have reddet Besætningen paa den svenske Skonnert «Vikingen», som Dampneren traf i synkefærdig Tilstand i Nordsøen, idet Styrmand Nielsen har faaet tildelt Fortjenstmedaljen i Sølv, medens Kaptajn Nielsen har faaet et Sølvbæger med Inskription. Desuden har fire Matroser paa «Primula», Petersen, Lauridsen, Hansen og Kühle faaet hver 25 Kr. for deres Bistand under Redningsarbejdet.

Belønningerne vil i de nærmeste Dage blive overrakt de paagældende Søfolk af den svenske Generalkonsul i Kjøbenhavn.

Sø- og Handelsrettsdomme. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 20. Juli 1912 er de private Assurandører for Dampskibet «Hugo», af Kjøbenhavn tilpligtet at betale Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Dampskibet «Mimer» af Bergen 4.890 Kr. — med Renter og i Sagsomkostninger 250 Kr. — i Skadeserstatning hidrørende fra et Sammenstød mellem de nævnte Skibe den 6. Februar 1912 i Øresund.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 20. Juli 1912 er Direktør N. Høst for det græske Dampskib «Aghia Paraskevi» og dets Fragt og Firmaet Th. Kliatschko for dets Ladning tilpligtet in solidum at betale Em. Z. Sviters Bjergningsentreprise 30.000 Kr. med Renter for Bjergning af bemeldte Dampner, der grundstødte den 13. Oktober 1911 ved Sletterhage Fyr.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 6. ds. er Firmaet C. K. Hansen for Dampneren «Stefani», af Memel tilpligtet at betale Sviters Bjergningsentreprise 15.000 Kr. for bemeldte Skibs Bjergning efter Grundstødning ved Gilleleje den 23. Januar d. A.

(Ritz. Bur.)

Dokarbejderstrejken i London. London, 31. Juli. Ved et Massemøde af Lægterfolk i Dag, besluttede man at genoptage Arbejdet. Der oplæstes en Skrivelse fra Lord Devonport, hvori det garanteres Arbejderne, at de tidligere Indrømmelser vil blive opretholdt, ligesom det erklæres for Arbejdsgivernes Ønske at forhandle retfærdigt og adelmødt med Arbejderne.

At Arbejdet foregik i Fred var af den allerstørste Betydning for Havnen, og han haabede, at den lange Kamp maatte ende med en forsonlig Stemning hos begge Parter.

Arbejderforeneren Gosling sluttede sig til denne Betragtning og fremhævede, at Devonport vilde holde sit Ord. Havnearbejdernes Strejkeudvalg meddeler, at henvend 70 pCt. af Arbejderne samme Dag har genoptaget Arbejdet. Udvalget vil den 7. August atter træde sammen og vil da formelt blive opløst.

Sikkerheden paa Soen. Berlin, den 8. Juli. Det meddeles halvofficielt, at den internationale Konference, som agtes afholdt i London angaaende Midler til at fremme Sikkerheden for Menneskeliv paa Soen, ikke vil træde sammen førend til Efteraaret eller Vinteren. Bladene forklarer, at Grunden til denne Bestemmelse maa søges i, at den tyske Kommission, som beskæftiger sig med dette Spørgsmaal, ikke vil have sluttet sit Arbejde førend til Efteraaret. (»Reuter«.)

Havneudgifter i Rio de Janeiro. Efter «Norg. Hand. og Sjøft.» gengiver vi følgende Meddelelse fra den norske Chargé d'affaires i Rio de Janeiro, som formentlig ogsaa vil være af Interesse for danske Skibe:

I Følge en Bestemmelse i den brasilianske, aarlig vedtagne Finanslov, skal Skibe, som anløber brasiliansk Havn for at forsyne sig med Proviant m. m., landsætte Syge, Skibbrudne eller lignende, betale £ 2, som eneste Havneafgift. Ordlyden i denne Bestemmelse har varieret, men den anses i Praksis at omfatte de forskellige Tilfælde, hvori et Skib anløber en Nødhavn, for at reparere, indtage Kul o. s. v. Lovens Anvendelse har dog været noget usikker. Den norske Chargé d'affaires har sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen, og Skibsforenerne faar paa det derværende norske Konsulat stedse Vejledning og Støtte for at nyde godt af denne lavere Afgift.

Paa Grund af stedfundne Misforstaaelser fremhæves det, at Skibene, selv om de behandles efter denne gunstige Afgiftsbestemmelse, dog ikke kan vente at blive ekspederet alene for disse £ 2. Sagen er nemlig den, at Skibene skal have forskellige Dokumenter fra de lokale Myndigheder: disse Dokumenter koster vistnok intet, men for at faa dem maa man benytte en Toldbodklarers Hjælp, som beløber sig til £ 5 eller mere i den Slags Sager. Desuden maa Skibet betale forskellige Stempelmarker, som skal paaklæbes Dokumenterne. Et af de større Kulfirmaer i Rio de Janeiro har derfor indført den faste Regel at beregne de Skibe, som lager Kul hos Firmaet, og hvis Ekspedition Firmaet besørger, £ 10, som de samlede Havneafgifter. I disse £ 10 er da indbefattet £ 2 til Toldkassen, c. £ 5 til Toldbodklareren, c. £ 1 til Stempelmarker, og et lille Beløb for Agentens Ulejlighed.

Verdens ældste Sejlskib. I Anledning af en Nolits om, at Verdens ældste Sejlskib er Skonnerten «Success», bygget i Moulmein 1792, skriver en Indsender i «Korsør Avis»:

Det er jo en anselig Alder, dette Skib har, men Verdens ældste Skib er det dog ikke. Her hjemme har vi Jagt «Constance», 27 Reg.-Tons, bygget paa Æro i 1723.

Dette Skib tilhører Skipper J. Jensen i Lohals og kan maaske nok betegnes som Verdens ældste sejlene Skib.

Af andre gamle Skibe har Danmark Jagtgalease »De tvende Brødre«, 74 Reg.-Tons, bygget i Marstal 1786.

**Konsulatvæsnen.** Den 7. Maj d. A. har Udenrigsministeriet ansat Vincenzo Bonanno af Messina som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Konsulatet for Sicilien.

— Den 19. f. M. er Vicekonsulatet i Damiette under det kgl. Generalkonsulat i Kairo blevet nedlagt.

— Den 30. Juli d. A. er de ulønnede danske Vicekonsuler i Saffi og Laraiche (Marokko), George P. Hunoel og Alexander Guagnino, efter Ansøgning afskediget fra nævnte Poster, der samtidig er nedlagt.

— Den 17. Juli har Udenrigsministeriet ansat Købmand M. T. Bjertnes af Holmestrand som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. danske Gesandtskab i Kristiania.

**Nyt Skibsværft i Aalborg.** Aalborg, 31. Juli. I Følge »Aalborg Stiftstidende« er der her dannet et Selskab til Oprettelse af et større Skibsværft. Blandt de Interesserede er Firmaet P. Ph. Stühr i Aalborg og A/S. H. V. Buhls Værft i Frederikshavn. Aalborg Kommune vil supplere Anlægget ved at indrette en Flydedok i Forbindelse hermed. (Ritz. Bur.)

**Flaskepost fra Titanic.** Paris, 1. August. Til »Petit Parisien« telegraferes fra New York: I Black Island-Bugten er ilanddrevet en Flaske, indeholdende en Seddel med følgende Indskrift: »Den 16. April. Vi befinder os paa en Flaade midt paa Havet og har hverken Levnedsmidler eller Vand. Major Butt«. — Major Butt var én af »Titanic«s Passagerer. (Ritz. Bur.)

**Udnævnelse.** Under 29. f. M. er konstitueret Fuldmægtig i Ministeriet for Handel og Søfart P. Herschend udnævnt til Fuldmægtig i samme Ministerium fra 1. August d. A.

**Faren paa Søen.** London, 2. August. Handelsministeren har nedsat en Komité af Sagkyndige, der skal undersøge Spørgsmaalet angaaende Redningsbaades Bortstuvning, Udsættelse og Fremdrivning for at søge bedre Metoder til Redning af Passagerer og Besætning paa Skibe ved Søulykker. (Ritz. Bur.)

**Somandsstrejken i Frankrig.** Le Havre, 2. August. Paa et Møde af de indskrevne Søfolk vedtoges det at genoptage Arbejdet den næste Dag. (Ritz. Bur.)

**Meddelelser for Søfarende.** Marineministeriet meddeler: I Følge Meddelelse fra Islands Ministerium er der den 1. ds. tændt et Vinkelfyr paa Vatternes-tangi paa Islands Østkyst.

**Farligt Sammenstød mellem et Skib og en Hval.** I Følge et Telegram fra Lloyds Agenten i

St. Johns, New Foundland, er et skibbrudent Mandskab fra en Skonnert »Empire« blevet landsat ved Kap Broyle. Den 30. Juni d. A. var Skibet stødt sammen med en Hval, og var derved blevet saa svært havareret, at Mandskabet fire Dage senere maatte forlade det synkefærdige Skib i Redningsbaaden. En forbigående Dampetog tog det skibbrudne Mandskab, efter at det havde tilbragt tre Dage i Bauden.

**Meteorologisk Institut meddeler om Isforholdene ved Island.** Telegram fra Siglufjord den 1. August:

I Juni og Juli ofte spredt Is 6—8 Mil Nord og Nordøst for Kap Nord. Den 26. Juli spredt Is 8 Mil Nordvest for Siglufjord. Østlig Drift.

**Dødsfald.** Den danske Vicekonsul i Nederkalix under Generalkonsulatet i Stockholm, O. H. Strøm, er afgaaet ved Døden.

## Den nordiske Fiskeri- og Motorudstilling.

Den 6. Juli d. A. aabnedes Den nordiske Fiskeri- og Motorudstilling her i Kjøbenhavn af Hs. Maj. Kongen, i Overværelse af en talrig og repræsentativ Forsamling, begunstiget af det smukkeste Sommervejr. Efter den mægtige Udvikling, som Fiskeriet har taget i de sidste Aar, er det jo ikke til at undres over, at Fiskere og Motorfabriker har ønsket at vise deres nuværende Standpunkt og at samles til et stort Fællessævn. Det er dette Ønske, som nu realiseres ved denne første store, nordiske Fiskeri- og Motorudstilling, der byder en rig og overmaade interessant Lejlighed til at gøre sig bekendt med de smukke Resultater, som er naaet.

Det erkendes sikkert fra alle Sider, at en af de væsentlige Betingelser for Fiskeriets store Udvikling er Opfindelsen af Motoren, der allerede i flere Aar har afgivet en bekvem og billig Drivkraft for mindre Fartøjer, særlig for Fiskerifartøjer, og nu anvendes i disse i en Udstrækning, der spænder over næsten hele Fiskerflaaden lige fra de store, søgaaende Kuttere til de mindste Joller. Hvilken Betydning denne Opfindelse har haft for Fiskeriet forstaas maaske bedst, naar man ser hen til, at der findes danske Havne, hvorfra Fiskeriaa for 30—40 Aar siden kun blev drevet med en Snes smaa, aabne Joller, der kun lige forsynede det lokale Forbrug, medens det nu drives fra de samme Havne med et halvt Hundrede eller flere store, søgaaende Kuttere og endnu flere aabne Baade, og at det samlede Beløb, som de danske Fiskerier aarlig indbringer, nu kan anslaaes til 15 à 16 Millioner Kroner, for det egentlige Kongerige med Færoerne, hvortil kommer en Indtægt af Østersfiskeriet paa 3½ Millioner Kroner.

Som det er gaaet her hos os, er det ogsaa gaaet i vore Nabolande, men der naar Fangstens Værdi, særlig for Norges Vedkommende, et langt større Beløb. Ogsaa dér kommer Motoren mere og mere til Anvendelse. Den gør det muligt at naa frem til Fiskepladsen til rette Tid, og at bringe Fangsten hurtigt og i god Stand til de rette Afsætningssteder, hvad der betinger en god og lønende Pris, og derfor er den af uvurderlig Nytte for Fiskeri-Bevirksomheden. Den Interesse for Motoren, som dens heldige Anvendelse i Fiskerflaaderne har fremkaldt, har allerede for nogle Aar siden givet Anledning til Afholdelsen af

mindre Motorudstillinger i hvert af de nordiske Lande, paa hvilke dog kun Motorer af indtil 11 HK. blev fremvist, men først i dette Aar er Ønsket om Afholdelsen af en fælles nordisk Fiskeriudstilling med en dertil knyttet international Motorudstilling gaaet i Opfyldelse, og paa den fremvises der Motorer fra 1½ til 120 HK. Denne Udstilling, der med pekuniært Tilskud fra de forskellige Staters Side vil blive besøgt af Tusinder af svenske, norske og danske Fiskere, ja endogsaa af mange tyske, og vil blive holdt aaben til henimod Slutningen af August, vil sikkert virke belærende og opmuntrende paa disse og anspore til ny Fremskridt, baade paa Fiskeriets og Motorbygningens Omraade. Det kan tillige anbefales alle andre ikke alene Sofartsinteresserede, men i det Hele Hovedstadens store Befolkning og især enhver, der har Interesse for Havet og det Liv, der rører sig paa det, at aflægge et Besøg paa Fiskeriudstillingen. Den fortjener det, fordi den bærer Vidnesbyrd om menneskelig Flid og Snille, som udfolder sig paa Hundreder af Værksteder og paa Titusinder af Smaafartøjer, som færdes paa Havet fra Østersøens Vande til de Oceaner, som omflyder Nordkap, Island, Grønland og de vestindiske Øer.

Udstillingspladsen, c. 10 Td. Land af den fra Kallebo Strand opfyldte Grund ude ved Islandsbrygge, ligger vel noget afsides, men Forbindelserne dertil er gode, idet Sporvejslinie 5 stopper ved Bryggen, og Udstillingen besørger sine Besøgende gratis til sit Territorium med Havnens Motorbaadferger fra forskellige Steder i Byen, naar Billetten til Udstillingen (50 Øre) løses om Bord i Baadene.

Ankommen med disse til Udstillingen, faar man først Lejlighed til at se en Samling af de udstillede Fartøjer og Motorbaade, blandt hvilke kan nævnes Brødrene Andersens smukke Fiskerbaad »Issofjorden« fra Frederikssund, belønnet med Guldmedaille, den tyske Sildelugger »Wotan«, Kutteren »Norden« fra Stockholm (Sølvmedaille), Jagten »Juno« fra Strömstad (Guldmedaille og »Nordisk Motor-Vandrepræmie«), Redningsskøjten »Risør«, der tilhører »Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning«, Kristiania, samt en Mængde andre større og mindre Motorfartøjer. Disse sejler dog jævnlige fra og til Udstillingspladsen og omskiftes undertiden med andre, saaledes kan det ventes, at Ingeniør Vøgt's interessante Skonnert »Hvalen«, med Pendulpropellerne, vil komme til Stede.

Fra Bolværkspladsen træder man ind i Motorhallen, der gør et tiltalende og imponerende Indtryk, dels ved sin anselige Størrelse og dels ved de smukt ordnede, lange Rækker af elegante, tildels arbejdende Motorer, elektriske Tændinger, Smøreapparater, Lydsignalapparater m. m. Her findes Motorer af mange forskellige Konstruktioner og Navne, og i Størrelser der varierer fra 1½ til 120 HK. For Fagmænd og for Folk, som har Brug for Motorer, er her noget at se, sikkert meget at lære og meget at glæde sig over. At Udstillingen bærer Vidnesbyrd om hvilket intensivt Arbejde, der i de senere Aar er udfoldet paa Motorindustriens Omraade, og hvilke smukke Resultater, der her er naaet, vil enhver kunne se. Blandt de mange, vistnok alle udmærkede Motorer, der her er udstillet, skal vi nævne: Dan Motoren fra P. Jørgensens Dan Motorfabriker, her. Denne Type har vundet mest Indpas i Fiskerfartøjerne, har gjort Nordvestpassagen med i Roald Amundsens Skib »Gjøa«, og bruges over hele Verden. Den har faaet Guldmedaille, Sølvmedaille og Udstillingens Ærespris for »Den Motor, der har gjort sig mest forløjet af dansk Fiskeri«, og udstilles baade fra den danske og den norske Fabrik. Endvidere Motoren »Tuxham«, udstillet af Maskinfabriken Tuxham, her. (Guldmedaille), en Samling »Neptun Motorer« udstillet af A/S. Vølund, her. (Sølvmedaille), en Samling »Penta« og »Hexa« Motorer af Fritz Egnells Fabrikat, Stockholm, (henholdsvis Guld- og Sølvmedaille), nogle Diesel- og Solaroljemotorer fra H. Hein & Sønner i Randers. (Guldmedaille), en Samling Diesel-, Solarolje- og Petroleumsmotorer fra A/S. Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens, (Broncemedaille), en Samling »Avance«

Raaoiljemotorer fra I. V. Svensons Motorfabrik i Stockholm (Guldmedaille), en Samling To-Takts Raaoiljemotorer fra A/B. I. & C. G. Bøllinders mekaniske Værksted i Stockholm (Guldmedaille), en Samling »Original« Raaoiljemotorer fra A/B. Bergsunds mekaniske Værksted i Stockholm (Broncemedaille), samt mange andre smukke Motorer, deriblandt en Samling Thornycroft-Motorer, som findes i Fiskerihallen. Mange af Motorerne er forsynet med Magnet Tændeapparat fra Robert Bøsch i Stuttgart (Guldmedaille). I Motorhallen ses tillige en smuk lille Model af Kapt. Eriksens automatisk virkende Apparat til Udlosning af Redningsbaade, hvorpaa Opfinderen har Patent. Endvidere ses Prover paa smukt udførte Arbejder fra Th. Langs Autogen Svejsesanstalt, her. (Sølvmedaille).

Fra Motorhallen passerer man Udstillingens smukke Hovedindgang og naar hen til Fiskerihallen, der ligesom Udstillingens øvrige, pyntelige Bygninger er opført under Ledelse af Udstillingens Arkitekt, Direktor K. Arne Petersen. Fiskerihallens østlige Del udgør den norske Afdeling, der er den omfangsrigeste, dens mellemste Del den danske Afdeling og den vestlige Del den svenske Afdeling.

Denne Hal rummer indenfor sine Vægge en saadan Rigdom af Fiskeriprodukter, Fiskeriredskaber, udmærkede Tovværker, Skibsproviant, Konserver, Oljer, Oljeklæder, Farver, Redningsapparater, Skibs- og Baademodeller, Kompasser, nautiske Instrumenter, Kort, interessante og smukke Billeder, udstoppede Fugle og Dyr, Maskiner af forskellig Art, Motorer, Baade og mange andre Ting, ordnet paa den smagfuldste Maade, saa den frembyder et smukt og tiltalende Skue og et talende Vidnesbyrd om det høje Standpunkt, som er naaet indenfor Fiskerverdenen og de mange forskellige Erhverv, som staar i Forbindelse med den og med Sofarten i det Hele.

Træder man ind i den danske Afdeling falder Øjet straks paa en af A/S. Burmeister & Wain udstillet smuk Model af Motorskibet »Selandia«, der har faaet Æresdiplom og vil være en Seværdighed af Rang, især for alle dem, der ikke har haft Lejlighed til at se selve det berømte Skib.

Lige overfor Fiskerihallens Hovedindgang træffer man en Institution, der næppe endnu er saa kendt af den store Almenhed, som den paa Grund af sin Betydning med Tiden sikkert vil blive, nemlig »De internationale Havundersøgelser«. I en særlig Afdeling for hver af de tre skandinaviske Lande udstilles her en stor Samling meget interessante Ting, der illustrerer Havundersøgelsernes Virkemaade og de Resultater, som allerede i det forholdsvis korte Tidsrum af ti Aar, i hvilke disse Undersøgelser er blevet drevet, er naaet. Den Opgave, som de internationale Havundersøgelser har stillet sig, er af en meget storstillet Art, idet ikke mindre end otte nordevropæiske Stater, nemlig England, Holland, Belgien, Tyskland, Rusland med Finland, Sverig, Norge og Danmark er Deltagere, og hertil har nu tillige De Forenede Stater i Nordamerika sluttet sig, saa at det hele Havomraade, Undersøgelserne omfatter, strækker sig fra den hotniske Bugt gennem Østersøen, Kattegat og Nordsoen til Atlanterhavet, fra Hvidehavet og de færøiske og islandske Farvande i Nord til Marokkos Kyst imod Syd. Ja endogsaa Middelhavet har været inddraget under Havundersøgelserne, særlig fra dansk Side. Disse Undersøgelser, hvorom saa mange Stater har samlet sig i rigtig Erkendelse af, at et Arbejde i Fællesskab vil bringe hurtigere og sikrere Resultater, end om hvert enkelt Land indskrænkede sig til at arbejde paa sit Omraade, har til Maal en Udforskning af Havet for at lære dets utallige Hemmeligheder med Hensyn til Dyre-, Fiske- og Planteliv, Strømme, Temperaturer, Saltholdighed m. m., at kende, for derefter ved fælles, ensartet Lovgivning om en fornuftig Udnyttelse af de uhyre Værdier, som Havet gemmer, at værne om og om muligt udvikle disse. At en saadan Undersøgelse, der skal strække sig fra Havets

Kyster til dets umaadelige Dybder og omfatte alt, hvad der findes deri, fra de vældige Hvaler til de mikroskopiske Dyre- og Planterformer, er overordentlig omfattende og frembyder store Vanskeligheder, siger sig selv. For kort Tid siden havde De internationale Havundersøgelers Bestyrelsesraad Møde her i Kjøbenhavn, hvor det har sit Sæde. Ved en Fest i denne Anledning, holdt Raadets Præsident, Engländeren Mr. Archer en Tale, i hvilken han illustrerede Vanskelighederne ved Havets Udforskning, ved at sammenligne dem med Undersøgelser af Jordens Marker og Skove og dens Bestand af Planter og Dyr, naar man tænkte sig alt indhyllet i en tæt Taage, og at Undersøgelserne skulde foretages ved fra et Luftskeib at optage Prover med særligt dertil konstruerede Apparater.

De udstillede Genstande fra de tre nordiske Lande omfatter en Mangfoldighed af seværdige Ting, saasom: Skrifter, udgiven af Kommissionen, større og mindre Redskaber til Fangst og Undersøgelser i Havene, forskellige Kort og Tavler, der viser Fiskenes Udbredelse og Vandringer m. m., Præparater af forskellige Fiskeæg, Yngel og Fiskearter samt Dybvandsdyr, Kort og Tegninger angaaende hydrografiske Undersøgelser, Fotografier og Tegninger fra Undersøgelsskeibenes Togter, Kort over det internationale Undersøgelssomraade m. m. Formand for den danske Kommission er Kommandør C. F. Drechsel.

At beskrive de tre skandinaviske Afdelinger i Fiskerihallen hver for sig vil føre for vidt her. Vi skal derfor til Slutning kun omtale, at der indenfor hver af de tre Afdelinger findes en Mængde udmærket smukke Modeller af Fartøjer og Baade og enkelte Eksemplarer af disse sidste, samt en Mængde smukke Billeder, deriblandt et, der forestiller Indsejlingen til Bergen, og et andet et Parti i Nordlands Amt, og endelig nævne enkelte af de udstillede Genstande, som særlig har Interesse for Skibsfarten.

Fabrikant Chr. Møller, her, udstiller Presenninger, Sejlmagerarbejder, Oljetøj m. m., og har derfor erholdt Sølvmedaille, A/S Randers Rebslaaeri en Samling Tovværk, samt Staaltraadstovværk (Sølvmedaille), Firmaet Jacob Holm & Sønner, her, Tovværk fra det fineste Sejlgarn til en 80 mm. kabelsaaet Trosse af den bekendte, udmærkede Sisalhamp fra vore vestindiske Øer, samt Staaltraadstov (Guldmedaille), Instrumentmager Fr. Preisler, her, en Samling meget smukke nautiske Instrumenter (udenfor Bedømmelse), Instrumentmager Iver C. Weibach, her, en Samling meget smukke Kompasser m. m. (udenfor Bedømmelse), Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup, en Samling Olskinds Oljetøj med Patentknaphuller (Guldmedaille), A/S De danske Vin- og Konservesfabriker, I. D. Beauvais, her, og M. Rasmussen, Faaborg, Skibsproviant m. m. (Æresdiplom og Guldmedaille), A/S Dansk Farvefabrik, her, System Holzapfel, Køberbundfarver o. a. Farver (Sølvmedaille), Det kgl. Søkorlbaad i en Samling af sine smukt udførte Søkort af forskellig Art, samt nautiske Bøger, Det norske Redningsvesen og Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrotne, Göteborg, Raketapparater. Det sidste Selskab tillige en smuk Redningsbaad paa Vogn, Nordlands Amts kollektive Udstilling, en Samling Redskaber, Modeller, Fiskevarer m. m. (Æresdiplom), Hans Berg, Stenkjær, Norge, en Motorbaad (Guldmedaille), A/S Trondhjem Preserving Co., Trondhjem, Konserves, (Guldmedaille), Vestlandske Oljeklædefabrik, Bergen, Oljeklæder (Sølvmedaille), Skibbygmester A. K. Gustafson, Landskrona, Modeller af Fiskerkvaser og Baade (Sølvmedaille), Sverre Hveem, Kristiania, Redningsvesten »Sikker« (Sølvmedaille), Fabrikant W. C. Møller, Drammen, Redningsapparater, samt Madrasser og Skraaputer af Kapok (Sølvmedaille), Norrköpings Regntøj- og Presenningsfabrik, Norrköping, Oljetøj, Presenninger m. m. (Guldmedaille), P. Høy-

bergs Baadebyggeri, her, en Motorbaad (Ærespris), A/S Kymelia, her, Cuprinol til Imprægnering af Sejldug, Presenninger, Tovværk og Trie m. m. (Guldmedaille).

Til Udstillingens Attraktioner hører endnu Afdelingerne for Island, Færøerne, Grønland og de vestindiske Øer, samt Akvariet.

## Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

### Lastning og Losning i Casablanca.

Den 11. August 1910 sluttedes et norsk Dampskib med 650 Stds. Trælast fra Sverig til Casablanca og Tanger. Skibet ankom til Casablanca den 28. November 1910; men endnu ved Februar Maanedes Begyndelse var det dertil bestemte Parti paa 400 Stds. ikke udlosset. Grunden hertil er, i Følge Kaptajns Rapport til Rederiet, at Havnen stadig havde været blokeret af Skibe, og at Havneautoriteterne, der har Monopol paa at bringe Last til og fra Skibene, ikke holder et tilstrækkeligt Antal Lægtre for denne Trafik. Kaptajnen skriver, at der var c. 30 Skibe i Havnen, men kun 13 Lægtre til at besørge Lastning og Losning, og disse optages fortrinsvis af de mange Rutedampere. Desuden har Skibets Losning, naar Lægtre har været at erholde, stadig været afbrudt paa Grund af Vejret, idet Søgang har tvunget de smaa Lægtre til at søge Land og fortoje, da de ikke paa nogen Maade er skikket til at modstaa Vejret. Rederiet vil næppe kunne erholde Erstatning for dette Ophold hos Befragterne, og det ønsker nu gennem Foreningen at fremsætte Krav paa Erstatning hos de marokkanske Myndigheder, som menes at maatte være ansvarlig for Følgerne af Forholdene i Havnen. Efter Forlydende har fremmede Skibe, der ligeledes er blevet opholdt i Casablanca, fremsat saadanne Krav. Forelobig meddeler Foreningen kun dette for at advare mod Casablanca, naar ikke Befragterne forpligter sig til at betale for hver Dag Skibet opholdes udover et vist fast Antal Lossedage.

### Kultrimning i Goole.

Det viser sig nu, at der ogsaa foregaar Misbrug med Hensyn til Trimmingudgifter i Goole. Foreningen anstillede Undersøgelser i Anledning af, at et svensk Rederi henvendte sig til den med Klage over, at det for Lempning af Kullaster i Goole havde maattet betale 2½ d. pr. Ton og i enkelte Tilfælde 3 d. pr. Ton. Dette svarer til 4/5 pr. Keel à 21½ Tons. De Dampere, hvorom der her er Tale, siges at være Selvtrimmere, ved hvilke der kun behøves et forholdsvis ringe Arbejde ved Lastens Lempning. Som man vil se af den nedenstaaende Forklaring af Forholdene i Goole, har Rederiet saaledes maattet betale omtrent det dobbelte af, hvad selve Lempningen koster. Det er muligt, at det bør tages i Betragtning, at Afskiberne, naar de besørger Lempningen, er al opfatte som Arbejdsgivere, der bliver ansvarlige i Ulykkestilfælde; men nu om Stunder er visselig de fleste Redere forsikret overfor Ulykkestilfælde af saadan Art, saa at det ikke af den Grund skulde være nødvendigt at betale nogen særlig Præmie, og i al Fald er det klart, at Præmien ikke nær vil forslaa til at forsvare eller forklare den urimelige Forskel, hvorom der er Tale.

Angaaende Forholdene i Goole kan Foreningen give følgende Oplysninger:

Dokkompagniet blander sig ikke paa nogen Maade i Lempningen, og det er helt og holdent overladt til Skibets Agenter at foretage saadanne Arrangementer med Hensyn til Kullempningen, som de anser passende. Dokarbejdernes Forening i Goole har paa Grund af hyppige Disputer

og Vanskeligheder med Agenter og Redere angaaende Lempningsudgifterne for Dampere, selv laget Sagen i Hænde ved at fastsætte en Skala for Betaling af forskellige Sorter Arbejde i Forbindelse med Afskibning og Lempning i Goole. Den 1. Januar 1910 fastsatte de Betalingen for at trimme Dampere, der laster Kul til 2/10½ pr. Keel à 21½ Tons for Dampere med Rum, hvor der ikke er mere end 18 Fod fra Lugekarmen til Skoddet. Er Afstanden over 18 Fod men ikke over 24 Fod er Betalingen 3/9 pr. Keel. Med andre Ord, naar Folkene maa kaste Kullene mere end henholdsvis 18 og 24 Fod, er Prisen som nævnt. Dette er for enkeltdekkede Skibe: for Skibe med dobbelt Dæk betales der 5/9 pr. Keel. Da det imidlertid kun er forholdsvist smaa Skibe, som kan gaa til Goole, saa følger deraf, at i de fleste Tilfælde kan Lempningen udføres af Dokarbejdernes Forening for 2/10½ for almindelig byggede enkeltdekkede Dampskibe. Er der Tale om selvtrimmende Skibe, er Betalingen efter Overenskomst, og er altid mindre end 2/10½ pr. Keel.

Det er vanskeligt for Foreningen at forstaa, hvorfor Rederne ikke træffer et praktisk Arrangement med Hensyn til Kullempning, saaledes at man undgaar disse Op-trækkerier. Skibet har jo en Mægler paa Stedet, der bliver betalt for at varetage Skibets Interesser, og hvis Pligt det derfor burde være at sørge for, at det billigst mulige Arrangement kommer i Stand med Hensyn til Lempning af Lasten. Det er ikke nogen rimelig Ordning, at Skibets Agenter overlader til Afskiberne at udføre Trimmingen med Adgang til at beregne sig en Fortjeneste, som er ublu, naar man tager i Betragtning, at det i visse Tilfælde synes at dreje sig om ikke mindre end 100 pCt. Hvis det ikke kan antages at henhøre til Mæglerens Opgave og Pligter overfor Skibet at sørge for det fornødne i saa Henseende for den Betaling, de oppebærer for i det Hele at varetage Skibets Interesser, saa forekommer det Foreningen, at der intet kunde være til Hinder for, at Mæglerne beregnede sig et rimeligt Ekstrahonorar f. Eks. én Guinea som Maksimum for at besørge det fornødne med Hensyn til Aftaler med Dokarbejdernes Forening. Det vilde i al Fald være en for Rederne langt billigere Ordning end at overlade det hele til Afskiberne. Foreningen maa tilraade Rederne at give deres Agenter de fornødne Ordre i saa Henseende, og hvis Afskiberne har paataget sig Lempningen, da at give Agenterne Ordre til ikke at betale Afskiberne mere end hvad Lempningen koster plus et paa Forhaand fastsat moderat Vederlag for Ulejligheden.

### Fragtmarkedet.

Der er ikke sket store Forandringer i Ugens Lob. Intet af Markederne ligger lavere, hvorimod flere af dem, Østen, Sortehavet og La Plata har betalt lidt højere Rater i den sidst forløbne end den foregaaende Uge. Navnlige La Plata udfoldede betydelig Aktivitet og sluttede Tonnage helt op til November inklusive. Der betalles fra San Lorenzo Grænsen indtil 22/6 O. C. (→ 6 d. direkte Havn) til U. K. eller Kontinentet pr. 10. August—20. September, 21/ à 21/6 pr. Oktober—15. November og samtidig har Kulfragterne fra Wales til River Plate holdt sig paa omkring 23/ à 24/. Redere, der har haft prompte Baade, har saaledes kunnet slutte ud og hjem samtidigt til lønnende Rater. Fra U. S. gøres der derimod ikke ret meget for Øjeblikket, men Undertonen er fast, og fulde Rater betalles for de forholdsvist faa Dampere, som sluttedes. Navnlige Træfragterne fra Kanada er faste, Basis 57/6 à 60/ fra Miramichi til Englands Vestkyst. Paa Netto Charter fra Golfen kan faas c. 17/ til U. K. eller Kontinentet. Begæret efter Dampere paa Timecharter er fremdeles godt i alle Farter, og i Særdeleshed for korte

Perioder kan der betinges meget høje Fragter. Østersøen og Hvidehavet noterer mange Laster, og Raterne er opretholdt. Kulfragterne ind til Østersøen er rigelige, og Tendensen er opadgaaende. Fra Firth of Forth noteres f. Eks. nu 7/ til Kronstadt, hvilken Rate ogsaa betalles Tyne/Libau (2,100), medens 6/9 à 7/3 kan faas til gode danske Havne for c. 2,000 Tons Baade, 7/3 à 7/9 for 1,000—1,400 Tons Baade. Til Middelhavet er Kulfragterne faste paa omtrent samme Niveau som for en Uge siden.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet uforandret fast for hele denne Fart, ligesom Raterne ogsaa er faste.

Fra Danmark og Tyskland udbydes enkelte Kornlaster til England og Frankrig, men Tilbudene er lavere end Fordringerne.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandrede med god Efterspørgsel af Tonnage for Kul, Clay samt tillige nogle mindre Oljekagelaster.

Angaaende de mindre Skibe synes Nordtyskland ligesom noget fastere siden sidste Beretning. Königsberg noterer saaledes nu 4½ M. og vil antagelig snart gaa højere; Colberg noterer for Rug 4 M. og fra Rostock er sluttet, ligeledes for Rug, 3½ M.; omkring Midten af Maanedes vil sikkert de øvrige tyske Østersøpladser være fremme med Kornlaster, hvis ikke Regn skal forsinke Hosten for meget. Sverige er paa det nærmeste uforandret, dog er Halmstad meget flov, og placerer kun med Besvar de derliggende Skibe. Danmark er fra Provinserne ret stille, og fra Kjøbenhavn, hvor det ogsaa er stille, sluttedes Soyakager til Stege 10 Øre, Ben til Neustadt 7 M. samt Godning til Roskildejord 20 Øre.

### Havarier og Forlis.

Freya, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Burnt Island til Sundsvall indkommet her paa Reden med Tab af Stænger etc.; Skibet blev nd for Taarbæk overfaldet af en Byge og Sky-pumpe.

Iris, Dpsk. af Stockholm, har paa Rejsen fra Aalborg til Kotka været paa Grund i Sundet udfør Malmö. Flot uden Assistance og indgaaet til Malmö for Undersøgelse.

Fyen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 1. ds. paa Rejsen fra Archangel til Glasgow med Trælast maattet søge ind til Tromsø med svær Slagside.

Astræa, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Colon indkommet til Antwerpen med Skade paa Sejl.

Bertha, Galease af Marstal, har paa Rejsen fra Eekernsund været paa Grund ved Lohals. Flot med Assistance af Motorfartøjer og fortsat Rejsen.

Dansborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 2. ds. blevet indsløbt af »Parkwood» til Cartagena med Tab af Skrue.



### Skibsefterretninger Dampskibe

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Lübeck 2./8. — Amalitsborg ank. Helsingør 1./8. — Anna Mærsk ank. Kristinestad 31./7. — Brattingsborg ank. Kalundborg 1./8. — Borglum afg. Stettin 4./8. — Chassie Mærsk afg. Sunderland 1./8. — Dansborg ank. Cartagena 2./8. — Eleonore

(Fortsættes Side 459.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 251. **Store-Bælt**, Maalestok 1:130,000 med Specialkort: 1) Kallundborg. 1:10,000. 2) Korsør. 1:10,000. 3) Nyborg. 1:10,000. 4) Naksø-Fjord. 1:65,000. Pris paa Kortlærrer Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 162. **Store-Bælt**.

## A.

### De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1774. Advarsel mod at ankre i Telegrafkabel, naar »Gradyb« Fyrskib er flyttet.** Nord-Telegrafkablet, der gaar mellem V.-Kysten af Faou og Calais i Frankrig. I Henhold til Lov af 15de Februar 1895 (se Danske Lods, Side 23, Som-Fort., Side 6) om Forholdsregler til Beskyttelse af undersøiske Telegraf- og Telefon-Ledninger advares man mod at ankre, fiske (trawle) i Kablets Nærhed eller paa anden Maade udsætte det for Beskadigelse. Kablet ligger umiddelbart S. for Fyrskibets Plads, og dets Retning indetor en Afstand af 5 Sm til hver Side af Fyrskibet er N. 70° Ø.—S. 70° V. Fyrskibet vil eventuelt pr. Signal give fornøden Vejledning, hvis Ankring i Nærheden skulde være nødvendig. Fyrskibets ny Plads: 59° 20' (00'') N. Br. 8° 04' (30'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 180, 230 og 245, Danske Lods, Side 91. Fyr-Fort. Nr. 1.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1092. Kjøbenhavn 1912.)

**1775. Dybde atfattet. Nyt Løb. Grønland.** Gamle-Tolk er tiltaget V. efter Lidt N. for den stribede Spidsstønde med Ballon, »Middelgrund S.«, skyder en Hage med mindre end 4 m Vand sig c. 100 m ud V. for Linien »Bagfyret i Harbølle-Pynt S.-lige Ledefyrline overet med det Ø-lige Forfyr«. Mündste Dybde, 3, m, findes i ovennævnte Fyrline paa 54° 51' (24'') N. Br. 12° 09' (49'') Ø. Lgd.

Skibe med over 3 m Dybgaende advares mod, paa dette Sted, at komme Ø. for Linien »Bagfyret midt imellem Forfyrene«. (Kort Nr. 139 og 228, Danske Lods, Side 438 og 441. Fyr-Fort. Nr. 520.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 269. Kjøbenhavn 1912.)

**1776. Tid- og Vindsignaler midlertidig indstillet. Helsingør. Sundet.** De daglige Tid- og Vindsignaler ved Helsingør gives ikke paa Grund af Eftersyn i 8 à 10 Dage fra den 8de August 1912. 56° 02' (04'') N. Br. 12° 37' (28'') Ø. Lgd.

**1777. Taagsignal gives atter. Skjoldnæs Fyr. Æra. Lille-Bælt.** Sirenen ved Skjoldnæs Fyr er atter i Orden. 54° 58' 10' N. Br. 10° 12' 38' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1720. Kjøbenhavn 1912.)

**1778. Mærkepunkt nedrevet. Vopnafjörður. Island Ø.-Kyst.** Ifølge Meddelelse fra Føret af Dampskibet »Vesta« er Lodsens tregravlede Hus ved Vopnafjörður Handelssted nedrevet. Følgende Mærke er derfor ubrugelige: 1) »Lodsens tregravlede Hus fri S. om Skibsholmen« (Toning 98 i islandsk Lods). 2) »Lodsens tregravlede Hus overet med Hak i Klinton foran for samme« (Toning 94). Lodshuset: 65° 45' (03'') N. Br. 14° 49' (50'') V. Lgd. (Kort Nr. 190. Islandsk Lods, Side 142 og 143.)

**1779. Fyr tændt. Vatarnes. Vattarnestangi. Reyðafjörður. Island Ø.-Kyst.** Fyret paa Vattarnestangi, Vattarnes Blinkfyrt, er tændt den 1ste August d. A. Lysset er hvidt fra c. V. til c. N. 46° V., rodt fra c. N. 46° V. til c. N. 21° V., grønt fra c. N. 21° V. til c. N. 39° Ø., hvidt fra c. N. 39° Ø. til c. N. 54° Ø., rodt fra c. N. 54° Ø. til c. N. 73° Ø., hvidt fra c. N. 73° Ø.

I den Tid slukkes Flaue Werk Fyr. 51° 48', N. Br. 3° 51', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1559. Kjøbenhavn 1912.)

**1804. Stormvarsel-Station oprettet. »Noord-Hinder« Fyrskib.** Paa »Noord-Hinder« Fyrskib er oprettet en Stormvarsel-Station. 51° 35', N. Br. 2° 36', Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

**1805. Lys- og Fløjtetønde udlægges. Traageer-Bank. Wienport. Belgien.** En sort Lys- og Fløjtetønde, der viser rodt Lys med To-Formorkelser hver 22 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 5 Sek., skal udlægges i 12 m Vand N. for Traageer-Bank. 51° 08' 04'' N. Br. 2° 32' 50'' Ø. Lgd. Den sorte Spidsstønde med Ballon, der ligger 0,2 Sm Ø. herfra, indruges.

## IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**1806. Lys- og Undervandsklokke tændt. Havnearbejder. Carnot Dige. Boulogne. Frankrig.** Den rode Lys- og Undervandsklokke tændt, der viser grønt, fast Lys, ud for Forlængelsen af Carnot Dige, ligger nu paa 50° 44' 10'' N. Br. 1° 34' 05'' Ø. Lgd.

En Del af SV.-Moten ved Boulogne Havn nedrives. Arbejdsstedet er afmærket med en Mast, fra hvilken vises et rodt Flag eller en hvid Lanterne. Man skal holde mindst 75 m uden om Masten. 50° 43' 48'' N. Br. 1° 35' 32'' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1628. Kjøbenhavn 1911.)

**1807. Belysning forandres. Estuaire de la Somme.** Nord de Caveux Fyr er slukket og et rodt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 4,4 Sek., skal tændes i Stedet for. Lysevne: 11,2 Sm. Under Forandringen er midlertidig tændt et rodt, fast Fyr, der vises fra det øverste Taarngalleri. Lysevne: 4,5 Sm. 50° 11' 42'' N. Br. 1° 30' 46'' Ø. Lgd. Naar det rode Lynfyrt tændes, slukkes Syd de Caveux hvide Lynfyrt. Det hvide Fyrtårn bliver staaende som Sømærke.

**1808. Midlertidig Belysning forandret. Dieppe.** Det midlertidige rode, faste Fyr paa det lille Moleheved S. for den gamle Ø-lige Bolgebrøder er nu formærket fra Land til N. 29½° V. 49° 56' N. Br. 1° 05' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1337. Kjøbenhavn 1912.)

**1809. Fyr slukkes midlertidig. Plateau de Barnonic.** Paa Grund af Forandringer ved Taarnet slukkes Barnonic Fyr midlertidig i en nær Fremtid. 49° 01' 41'' N. Br. 2° 48' 25'' V. Lgd.

**1810. Forsøgsfyrskib inddraget. Dublin Bay. Irland Ø.-Kyst.** Fyrskibet, som til Forsøg var udlagt i Dublin Bay, c. 9¼ Kbl N. 6° Ø. fra Muglins Baae, er inddraget. 53° 17' 24'' N. Br. 6° 04' 23'' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1756. Kjøbenhavn 1911.)

**1811. Skydepladser. Cork Harbour Approach. Irland S.-Kyst.** 1) Under Skydeøvelser fra Templebreedy Batteri er det forbudt at komme ind paa det Areal, der begrænses af følgende Linier: a) Mod V. En Linie trukket fra Templebreedy Kirke i S. 76° Ø. over en Baae, der skal rejses paa Forstranden, til Pollock Rock Fondes nuværende Plads. b) Mod V. En Linie trukket fra samme Kirke i S. 13° Ø. over en Baae, der skal rejses paa Forstranden, og over »Daunt Rock« Fyrskibs nuværende Plads. c) Mod SØ. En Linie trukket fra Bishops Taarn, Hallveroneen, i S. 40° V. over Pollock Rock Tøndes nuværende Plads til den skærer V.-Grænsen, c. 1½ Sm S-lig for »Daunt Rock« Fyrskib.

2) Under Skydeøvelser fra Fort Carlisle er det forbudt at komme ind paa det Areal, der begrænses af følgende Linier: a) Mod V. En Linie trukket fra Carlisle Landingskaj til Ram Point og derfra til Roberts Head af Kystlinien ved Højvande. b) Mod S. En Linie trukket fra Roberts Head SØ-Pynt i S. 64° Ø. over »Daunt Rock« Fyrskibs nuværende Plads til et Punkt 1½ Sm SØ-lig for denne. c) Mod Ø. Kystlinien ved Højvande fra Carlisle Landingskaj til Roche Point, derfra af en Linie i S. 15° Ø. fra »Roche Point« Fyrskib indtil den skærer SØ-Enden af Grænse b. Templebreedy Kirke: 51° 47½' N. Br. 8° 17¼' V. Lgd.

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**1812. Sømærke forsvundet. Pierres Vertes SØ. Abords de Molène. Frankrig.** Den hvide Tønde, som læa c. 100 m SØ-lig fra Les Pierres Vertes er forsvundet og vil foreløbig ikke blive udlagt. 48° 23' 05'' N. Br. 5° 02' 32'' V. Lgd.



0. til c. S. 71° 0', rodt fra c. S. 71° 0' til c. S. 28° 0', hvidt fra c. S. 28° 0' til c. S. Linse-apparat af alle Orden. Fyrbuvingen er en hvid, rund, Betonbuving, 54° 56' (027) N. Br. 13° 41' (307) V. Lgd. (Kort Nr. 192, 214 og 239. Islandiske Lods. Side 154. Fyr-Fort. Nr. 608 A.) (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1609. København 1912.)

**1780.** Is ved Island. Telegram fra Sigulfordt den 1ste August 1912:  
I Juni og Juli ofte spredt Is 24 a 28 Sm N. og NO. for Kap Nord. Den 2de Juli spredt Is 32 Sm NV. for Sigulfordt. Østlig Drift.

## B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**1781.** Vrag forgeses eftersøgt. Stenshavnd. Sverrig. Vraget paa 55° 41' N. Br. 14° 18' 0' Lgd. er forgeses eftersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1611. København 1912.)

**1782.** Fyr forandres. Åhus. Åhus LedeFyr vil blive forandret. BægtFyr skal forandres til et vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4. Sek. Lys 4 Sek. Mørke 0.3 Sek. Fyret skal lyse fra c. N. 68° 0' gennem 0. til c. S. 50° 0'. Forfyret skal forandres til et vise hvidt R-Lys hver 1 Sek. Fyret skal lyse fra c. N. 67° 0' gennem 0. til c. S. 13° 0'. Forfyret: 55° 55' 45" N. Br. 14° 19' 20" 0' Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

**1783.** Retfælse til »E. f. S.« Nr. 1723. Holmgædd 5. Botniske Bugt. Mindste Dybde over Vraget er 5 m. Vraget: 63° 30' 12" N. Br. 20° 46' 15" 0' Lgd.

**1784.** Oplysning om Afmærkning og Lods. Finland. Foruden tidligere nævnte finske Færrande er følgende nu afmærket:

A. I Finske Bugt: 1) Færrandet gennem Lilla Bærönd fra Strömsö til Ekenäs. 2) Færrandet mellem Konnskäer og Bærönd Lods-Stationer over Bærönds Fjard og omkring Vormö. B. I Botniske Bugt: 1) Under Åbo Distrikt: Samtlige Færrande under Lyretö Lods-Station, hvor der erholdes Kronlods. 2) Under Wasö Distrikt: Færrandet fra Nikolastad til Könn-skär Lods-Station, hvor der erholdes Kronlods.

**1785.** Bæke eller opført. Kalhodergrund. Finske Bugt. Bæken paa Kalhodergrund er nu opført. 59° 52½' N. Br. 24° 18½' 0' Lgd. (Iflg. Kort Nr. 135). (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1102. København 1912.)

**1786.** Skypdemal udlagt. Littergrund. Reval. Finske Bugt. Rusland. Paa Littergrund er udlagt et indligt Færrand, der skal tæne som Maal ved Skypdevelserne. 59° 34' 30" N. Br. 21° 37' 48" 0' Lgd. (Iflg. Kort Nr. 155).

**1787.** Vrag afmærket. Pillau. Tyskland. Esjiskivet »Elisabeth« er sunket c. 600 m N-lig fra Pillau Havn N-lige Molehoerød. Masten er c. 4 m over Vandet. Stedet vil blive afmærket med en Vragtønde. Havnen: 54° 38½' N. Br. 19° 53½' 0' Lgd.

**1788.** Fyr upalideligt. Kollikerort. Rügen. Kollikerort Fyr brænder upalideligt, da Fyret er i Løden. Det vil snart blive bragt i Orden igen. 54° 33' 30" N. Br. 13° 40' 59" 0' Lgd.

### II. Kattegat og Skagerrak.

**1789.** Skarpskydning. Oskar II's Fort. Göteborg Skærgaard. Sverrig. Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i Göteborg afholdes Skarpskydning med Kanoner fra Oskar II's Fort i Tiden fra den 3te til den 10de August d. A. Der skydes mod Maal dels i det V-lige Færrand, dels i Færrandet S. for Skarpskydningen er hejst røde Flag paa Taarnet paa Allsborg Æ, paa Sora Værholmen og paa Bærönd, samt 2 røde Kugler paa Fortets Signalraa. Bærönd: 57° 38¼' N. Br. 11° 40¾' 0' Lgd.

**1790.** Grænsebæker opført. Bohuskusten. Sverrig og Norge. Paa Grænsen mellem Sverrig og Norge er følgende Bæker opført: 1) En hvid Bæke paa Anaktthøget, Dyneklen. 59° 00' 01" N. Br. 11° 10' 25" 0' Lgd. 2) To hvide Bæker paa den N-lige Del af Tunholm. N-Bæke: 58° 59' 08" N. Br. 11° 05' 55" 0' Lgd. S-Bæke: 58° 59' 07" N. Br. 11° 05' 49" 0' Lgd. 3) En hvid Bæke paa Bredhøget, N. for Dyneklen. 59° 00' 42" N. Br. 11° 09' 48" 0' Lgd. 4) En hvid Bæke med en hvid Streg neden for paa Ledsundshøget. 58° 59' 54" N. Br. 11° 07' 04" 0' Lgd. 5) En hvid Bæke paa Kjellsvikshøget. 58° 59' 04" N. Br. 11° 07' 02" 0' Lgd. 6) En hvid Bæke paa Södra Ölsjöholmén. 58° 48' 44" N. Br. 11° 07' 02" 0' Lgd. 7) En sort Bæke paa Skarfesviets N-lige Hunpæl. 58° 55' 02" N. Br. 11° 00' 34" 0' Lgd. 8) En hvid Bæke paa N-Enden af St. Drammén Skær. 58° 55' 53" N. Br. 10° 57' 32" 0' Lgd. 9) En sort Bæke paa Valfjället, Sydøster. 58° 53' 07" N. Br. 11° 01' 25" 0' Lgd. 10) En hvid Bæke paa Havtsholm ved Nordkoster. 58° 53' 38" N. Br. 10° 59' 21" 0' Lgd. (Kort Nr. 236.) (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1623. København 1912.)

**1791.** Oplysning om Grund. Bæaler. Kristianiafjord. Norge. I Bundet fra Løperen til Sand paa Sjæret ligger en Bæke med 2½ m Vand, c. 110 m fra Tjellholmen S-Pynt. I følgende Marker: 1) Jernstangen paa Møregrundet oven med Møkkelas Væde. 2) Sjæret NO-Pynt ligger fri af Tjellholmen V-Pynt. Løperen: c. 59° 05' N. Br. 10° 59' 0' Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 807. København 1912.)

**1792.** Kabel udlagt. Forbød. Vesterølvæn. Frederiksstad. Kristianiafjord. Over Hølvæn er lagt et Kabel til S-Enden af Hølvølvølvæn, Frederiksstad. Der er opsat nogle Værstævarer, mellem hvilke det er forbudt at ankere. Frederiksstad: 59° 12½' N. Br. 10° 57' 0' Lgd.

**1793.** Afmærkning forandret. Vælesgapan. Horten. Kristianiafjord. Vælesgapanet er nu afmærket efter det ny System (se »E. f. S.« Nr. 387, 1911). Der er udlagt 5 røde Stager med afslumpet Top paa V-Siden og 4 sorte Stager med spids Top paa Ø-Siden af Løbet. Horten: c. 59° 25' N. Br. 10° 30½' 0' Lgd.

**1794.** Grunde fundet. Vestre Gumorenden. Kragerø. I Vestre Gumorenden, det Ø-lige Indløb fra Jomfrulandsønden til Kragerø, er fundet følgende Bæker:

1) En 4, m Bæke, c. 100 m SV. ¼ V. fra den hvide Stage med Kost paa Landgrunden ud for Gaarden »Vestre Gumorenden«. Bæken ligger midt i Ledemærket. Det bedste Løb gaar N. om Bæken, mellem denne og Stagen.

2) c. 0, m N-lig fra 4, m Bæken ligger en 5 m Bæke, c. 50 m Ø. t. N. fra de smaa Skær paa V-Siden af Løbet og 130 m N. t. Ø. fra Ø. m Bæken. (Gunnø: c. 58° 53' N. Br. 9° 30' 0' Lgd.)

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**1795.** Sømærker udlagt. Kongsfjord. Norge. 1) Paa 3 m Bæken i Kongsfjord Indre Havn er udlagt en Stage. Bæken: 70° 42' 40" N. Br. 20° 19' 45" 0' Lgd.

2) En Stage er udlagt paa Landgrunden, c. 300 m VST-lig fra Pynten ud for Indre Havn. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1350. København 1912.)

**1796.** Brænd rapporteret. Skomvær S. Loføten. I Løbet S. for Skomvær Fyr er observeret Brænd, i c. SSO-lig Retning fra Fyret og noget V. for det i norsk Kort Nr. 70 afslagte Brand. Stedet, der ligger i Mærket »Top Storfielddet oven med Bæver Ø-Pynt«, vil blive nærmere undersøgt. Fyret: 67° 24' 40" N. Br. 11° 53' 00" 0' Lgd.

**1797.** Grund rapporteret. Hopslavæn. Aske. Bergen. En Grund, der siges at være for ved Lavvande, er rapporteret at ligge paa Kanten af Landgrunden midt i Bugten ved Hopslavæn, paa Ø-Siden af Aske. Bugten ved Hopslavæn: c. 60° 28' N. Br. 5° 13' 0' Lgd.

**1798.** Vrag forgeses eftersøgt. »Elbe I«. Fyrskib NV. Tyskland. Vraget af Danperen, der var sunket c. 8 Sm NV. t. V. fra »Elbe I« Fyrskib, er forgeses eftersøgt og danner sand-synligvis ikke længere nogen Hindring for Skibstrængen. »Elbe I« Fyrskib: 54° 00' N. Br. 8° 15½' 0' Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 765. København 1912.)

**1799.** Tønder inddraget. Elben. Paa Grund af Bygearbejderne mellem Köhlbrand og Köhlfielth. Mundingen er de røde Stumplopper D og E permanent inddraget. Köhlfielthmunding: 59° 32½' N. Br. 9° 52½' 0' Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1733. København 1912.)

**1800.** Lystønde midlertidig ombyttet med Kugletønde. Onrust. Møløget. Zeegat van Texel. Holland. Onrust sorte Lystønde er fra den 3te til den 27de August ombyttet med en sort Kugletønde med Diamant. 52° 38' N. Br. 4° 44' 0' Lgd.

**1801.** Grund fundet. Zuidtafhoofd. Oostgat. Zeegat van Vissingen. En Stengrund med 1½ m Vand er fundet c. 100 m fra Kysten S. for Zuidtafhoofd, Westkappelle. Man maa ikke komme Kysten nærmere end 150 m. 51° 31' 21" N. Br. 3° 26' 07" 0' Lgd.

**1802.** Afmærkning forandret. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. I N. Bøtt. Waterweg er opført følgende Due d'Alber: 1) L1 paa 51° 58' 06" N. Br. 4° 08' 14" 0' Lgd. 2) R1 paa 51° 58' 04" N. Br. 4° 08' 42" 0' Lgd. 3) R6 paa 51° 56' 37" N. Br. 4° 11' 36" 0' Lgd. 4) R7 paa 51° 56' 30" N. Br. 4° 11' 58" 0' Lgd.

Due d'Alber R1 kaldes nu R2 og er flyttet 31° 57' 53" N. Br. 4° 09' 01" 0' Lgd. De øvrige Due d'Alber er omnummereret i Overensstemmelse hermed. Paa N-Siden staar 15 Due d'Alber, nummereret R1-R15; de har en afkortet Keyle paa Toppen og viser rodt Lys med En-Formørkelser. Paa S-Siden staar 14 Due d'Alber, nummereret L1-L14; de viser hvidt Lys med En-Formørkelser undtagen L13, der viser grønt Lys med En-Formørkelser. Stumplopper Nr. 3 ligger nu i 4, m Vand paa 51° 56' 47" N. Br. 4° 11' 09" 0' Lgd., omtrent midt mellem R5 og R6.

**1803.** Fyr tændes til Forsøg. Westhoofd. Goeree. Zeegat van Goeree. Westhoofd Fyr og Blyt kan brænde til Forsøg enkelte Nætter for Tændingen fra Solnedgang til Kl. 12 Mtn.

**1813. Oplysning om Fyr. Castro-Urdiales. Spanien N.-Kyst.** De røde, faste Ledefyr ved Castro-Urdiales tændes først den 15de August 1912. Fyrene staar mellem Havnen og Punta Cotolino. Bagfyret staar 271 m S. 45 1/2° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 74 m og 11 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyrlinien gaar 90 m uden om den under Bygning værende Bolgebræder; naar denne er fuldført vil Fyrlinien gaar 40 m uden om dens Yderende. Forfyret: 43° 22' 57" N. Br. 3° 13' 56" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1497. Kjøbenhavn 1912).

**1814. Skær. Ria de Vigo. Spanien V.-Kyst.** I Vigo Bugt er fundet følgende Skær: 1) Et Skær, der netop er overfaldt ved Lavvande, 5 1/2 Kbl N. 57° V. fra samme Fyr. 3) Et Skær med 8,7 m Vaad, 9 1/2 Kbl S. 49° V. fra Brazilleira Fyrbaake, der ligger paa 42° 13' 4" N. Br. 8° 45 1/2' V. Lgd. 1815. Vrag uskadeliggjort. Sagres Point. Portugal SV-Kyst. Masterne er borttaget paa Vraget, som ligger i 33 m Vaad, c. 4 Kbl S. fra Sagres Point. Vraget er ikke længere farligt. Sagres Point: 36° 59 1/2' N. Br. 8° 56 1/4' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1832. Kjøbenhavn 1911).

**1816. Fyrs Tænding udsat. Cap Vert. Dakar. Frank V.-Afrika.** Cap Vert ny Fyr vil først blive tændt den 20de August d. A. 14° 43' 20" N. Br. 17° 30' 54" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1566. Kjøbenhavn 1912).

**1817. Lystende. Miscouche. Bedeque Bay. Prince Edward Island S.-Kyst.** Lys- og Flojctonden, mærket Fairway Buoy, ved Miscouche Grund ligger nu 2 1/4 Sm N. 65° V. fra Sea Cow Head Fyr, der ligger paa 46° 19' 10" N. Br. 63° 48' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1296. Kjøbenhavn 1911).

**1818. Retfælse til »E. f. S.« Nr. 1295. Machias Seal Island. Bay of Fundy.** Det er Machias Seal Island 0-lige Fyr, der er nedlagt og ikke som antaget det V-lige Fyr. V-lige Fyr: 44° 30' 07" N. Br. 67° 06' 19" V. Lgd.

**1819. Fyr forandres. Whalebacck. Portsmouth Harbor. Maine. Forenede Stater i Nordamerika.** Omtrunt den 13de Septembris 1912 forandres Whalebacck Fyr til et hvidt Lyntur, der viser To-Lyn hver 10 Sek. Lyn 0, Sek., Lyn 1, Sek., Lyn 2, Sek., Lyn 3, Sek., Lyn 4, Sek., Lyn 5, Sek., Lyn 6, Sek., Lyn 7, Sek., Lyn 8, Sek., Lyn 9, Sek., Lyn 10, Sek. 32" N. Br. 70° 41' 49" V. Lgd.

**1820. Afmærkning forandret. Buzzards Bay. Massachusetts.** 1) Ved Abiel Ledge Dumping Grund er udlagt følgende Lystonder, der viser hvidt, fast Lys: Abiel Ledge Dumping Grund Tonde A. N. 58° V. fra Wings Neck Fyr og N. 60° 0, fra Bird Island Fyr, Tonde B. henholdsvis N. 58 1/4° V. og N. 21 1/4° 0. fra samme Punkter, Tonde C henholdsvis N. 13 1/2° V. og N. 58° 0, fra samme Punkter, Tonde D henholdsvis N. 33 1/2° V. og N. 35 1/2° 0, fra samme Punkter.

2) Følgende Tonder er inddraget: Dry Ledge Tonde 12, 41° 41' 57" N. Br. 70° 41' 43" V. Lgd. og Abiel Ledge Tonde 1, 41° 41' 20" N. Br. 70° 40' 34" V. Lgd.

**1821. »Brenton Reef« Fyrskib udlægges atter. Narragansett Bay. Rhode Island.** Omtrunt den 12te August 1912 udlægges »Brenton Reef« Fyrskib Nr. 39 atter og Reservefyrskib Nr. 20 inddrages. 41° 25' 52" N. Br. 71° 22' 36" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1342. Kjøbenhavn 1912).

**1822. Belysning og Afmærkning forandret. Honga River. Chesapeake Bay.** I Honga River er tændt følgende hvide, faste Fyr, der vises fra sorte Baaker i c. 2 m Vaad: 1) Honga Island Fyr, S. 5 1/2° V. fra Crab Point og N. 78 1/2° V. fra Hooper Strait Fyr, 38° 13' 58" N. Br. 76° 06' 42" V. Lgd. 2) Bentleys Point Fyr, N. 13 1/2° V. fra Kanten af Windmill Point og N. 89 1/2° 0, fra Bentleys Point. 38° 17' 29" N. Br. 76° 09' 23" V. Lgd.

Følgende Tonder er inddraget: 1) Outer Tonde 1. 2) Bentleys Tonde 5. Wroteus Island Bar Spirtonde 4 A er udlagt i 3,6 m Vaad, N. 37 1/2° 0, fra Upper Hoopers Island vestre Kant og S. 72 1/2° 0, fra Kanten af Bens Point.

**1823. Fyr tændt. Tonde Inddraget. Priests Point. St. Marys River. Potomac River. Chesapeake Bay.** Ud for Priests Point er tændt et hvidt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake i c. 2 m Vaad, S. fra Kanten af Chancelor Point og N. 70° V. fra Priests Point højre Kant. 38° 09' 00" N. Br. 76° 26' 40" V. Lgd.

Priests Point Spirtonde 2 er permanent inddraget.

**1824. Belysning forandret. St. Johns River entrance. Florida.** I St. Johns River er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Baake i 2,7 m Vaad, N. 62 1/4° 0, fra St. Johns River Fyr og S. 77 1/2° 0, fra Fort George Bagfyr. 30° 24' 08" N. Br. 81° 24' 23" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar 2075 m N. 84° V. fra Forfyret. 2) Crossover Ledefyr er tændt. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Baake i 4, m Vaad henholdsvis N. 85° 0, og S. 58 1/2° 0, fra samme Punkter. 30° 23' 42" N. Br. 81° 24' 17" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar 730 m S. 75 1/2° V. fra Forfyret. 3) Pilot Town Bagfyr er flyttet til Fyrbygningen til Wards Bagfyr. Fyret lyser kun i Fyrilueus Retning. 4) St. Johns River Forfyr er nedlagt.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Aug. 1912.

Dampskibs Aktier.		Gjort til	Køber	Sælger
Forenede Dampskibs-Selskab	119	— 1/4	119	119 1/4
Danmark	117 1/4	—	112 1/2	114
Norden	117 1/4	—	117	117 1/4
København	118	117 3/4	117 3/4	118
Carl	121 1/4	— 121	120 1/4	120 1/2
Daanebrog	105 1/2	— 2/4	105 1/4	106
Skjold	43 1/2	— 1/4	43 1/4	44
Urania	119	—	119	120
Neptun	121 1/2	— 124	123 1/4	124 1/4
Dampsk. af 1896	138	— 1/4	138	138 1/4
Hejmdal	119	118 3/4	118 1/4	118 3/4
Østasiatiske	—	—	—	—
Asterøen	—	—	—	—
Nordøen	—	—	—	—
Gorm	—	—	—	—
Torm	—	—	—	—
Inga	—	—	—	—
Cimbria	—	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	65 1/2	—	65 1/4	65 3/4
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	—	—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—	—
<b>Stats- og Kredittørens Obligationer.</b>				
3% Stats amort	—	—	87 1/2	89
3 1/2% uops. Stats	94 1/4	—	94	96
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	—	89	91
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	—	91	96
4% — — — 2. Serie	—	—	88 1/4	90 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	—	—	—
4% — — —	93	—	92 3/4	93 1/4
3 1/2% Landkreditk.	—	—	86 3/4	88 3/4
4% Østift. Kreditf.	—	—	93 1/4	95 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	153	—	152 3/4
Privatbank	113	—	113
Landmandsbank	141 1/2	— 1/4	141 1/4
Handelsbank	—	—	143 3/4
Grundtejerbank	15 1/4	— 1/2	15 1/2
Burm. & Wain	105	107 3/4	107 3/4
Helsingørs Jærnsk.	—	—	102
Sukkertabr.	242 1/2	— 3/4	242 3/4
Bryggeri Aktier	222	— 1/2	222 1/4

Vekselkurser d. 7. August 1912.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	89.75
London	18.21	18.17
Paris	72.15	—
Amsterdam	—	—
Wien	75.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. August 1912.	
Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	90.50
3 1/2% — Boden Kredit	98.10
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	101.25
4% — — 1890	95.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 1,344,000, „Danmark“ 28,000, „Norden“ 148,000, „Carl“ 40,000, „Dannebrog“ 200,000, „Skjold“ 96,000, „Urania“ 124,000, „Dampskib. af 1896“ 68,000, „Hejmdal“ 56,000, „Gorm“ 40,000, „Neptun“ 144,000, „Dansk-russisk“ 256,000, „Østasiatisk“ 292,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**1825. Midttidigt Fyr tændt. Cape Gracias à Dios.** Nicaragua. Paa det midtledige Taarn paa Cape Gracias à Dios er tændt et midtledigt Fyr. Synvidde: 7 Sm. 14° 59' 56" N. Br. 83° 09' 03" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1645. Kjøbenhavn 1912).

**1826. Grunde borttages. Havarbejder. Santiago, Cuba S.-Kyst.** I Indløbet til Santiagos Bortages følgende Grunde: 1) Diamond Bank, c. 19° 58' N. Br. 75° 52' V. Lgd. 2) Gorda Bank, c. 19° 58½' N. Br. 75° 52½' V. Lgd. 3) Colorado Grund, 19° 58½' N. Br. 75° 52' V. Lgd. 4) Colorado Grund, 19° 58½' N. Br. 75° 52' V. Lgd.

I den indre Havn bygges et Bolværk tværs over Havnen fra Pedro Punt i ØSØ-lig Retning.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**1827. Lystande udlægges. Porto Maurizio.** Italien V.-Kyst. S-Molen ved Porto Maurizio forlænges. Ud for Arbejdsstedet udlægges en Lystande, der viser rød Lys med En-Før-mærkelser hver 5 Sek., Lys 3½ Sek., Mørke 1½ Sek. Lystonden skal ligge c. 150 m fra Fyret paa Moldevedet. Man skal holde Ø. om Lystonden. Fyret: 43° 52' 32" N. Br. 8° 01' 36" Ø. Lgd.

**1828. Semator-Station nedlagt. Stromboli.** Eoliske Øer. Italien. Semator-Stationen paa den Stromboli er nedlagt. 38° 47' 52" N. Br. 15° 13' 56" Ø. Lgd.

**1829. Stormvarsele-Signaler. Punta Palascia og Monte Capucini.** Italien Ø.-Kyst. Stormvarsele-Signaler gives ved Punta Palascia (Oranto), 40° 06' 25" N. Br. 18° 31' 14" Ø. Lgd., og fra Sematoren paa Monte Capucini (Ancona), 43° 37½' N. Br. 13° 30' Ø. Lgd.

**1830. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1765. Citta Vecchia, Lesina, Gøtterig-Ungarn.** Fyret paa Spitze Fortino viser rød Lys fra N. 65° V. til N. 55° V., hvidt Lys over Resten af Hori-sonten. Fra N. 80° Ø. gennem Ø. og S. til S. 60° V. skjules det delvis af Land. 43° 11' N. Br. 16° 35½' Ø. Lgd.

**1831. Tønder udlagt. Katscha Munding—Kap Morgopulo. Sorte Hav. Rusland.** Ved Skærene mellem Katscha Munding og Kap Morgopulo er udlagt følgende røde Spirtønder med nedadvendt Kegele: 1) I 15½ m Vand, 10, Kbl N. 79½° V. fra Morgopulo Banke. 2) I 19 m Vand, 14, Kbl S. 20½° V. fra samme Banke. 3) I 15 m Vand, 9, Kbl N. 65° V. fra For-haaken ved den 4de Ledelinje ved den gamle Mil mellem Kap Lukull og Sevastopol. Mor-gopulo Banke: 44° 47½' N. Br. 33° 32½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1401 og 1350. Kjøbenhavn 1912).

**1832. Vrag afmærket. Kertsch—Jenikale Stræde. Azovske Hav.** I Azovske Hav ved Indløbet til Kertsch-Jenikale Stræde er sunket et Sejlskib. Masterne er over Vandet. Ved Vraget er udlagt hvid-sort Spirtønde med Ballon i 11 m Vand. Vraget: c. 45° 43' N. Br. 36° 35' Ø. Lgd.

**1833. Tønde omhyttet med Lystande. Genitschesk. Azovske Hav.** Den yderste røde Tønde paa N-Siden af Kanalen til Genitschesk Haven er omhyttet med en rød Lystande, der viser hvidt Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 0, Sek. Tønden ligger i 4, m Vand. c. 46° 10' N. Br. 34° 51' Ø. Lgd.

**1834. Fyr tændt. Kohulety (Tschouk Su). Sorte Hav.** Ved Landsbyen Kohulety, Kin-trisch, c. 10 Sm N-lig for Batum, er tændt et hvidt, fast Fyr, c. 41° 48' N. Br. 41° 46' Ø. Lgd.

**1835. Dybde over Vrag. Isabel Bank. Genta. Marokko.** Over Vraget af Damperen »Everest« paa Isabel Bank er der 0, m Vand. Isabel Bank: 35° 54½' N. Br. 5° 17½' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1077. Kjøbenhavn 1911).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**1836. Grunde fundet. Samarang Bank S. Lahnuan. Borneo NV.-Kyst.** 1) I 31 m Vand ligger en Grund med 7, m Vand, 18½ Sm N. 72° V. fra Coal Bank, Lahnuan Island. 5° 28' 15" N. Br. 114° 56' 20" Ø. Lgd.

2) 18, Sm N. 74° V. fra samme Baake ligger en Grund med 7, m Vand. Grunden er c. ½ Sm i Udstrækning. 5° 27' 40" N. Br. 114° 55' 55" Ø. Lgd. Positionerne svarer til eng. Kort Nr. 2109.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyl Kort eller ny Bog; R: rettet, og Udgive; f: annuleret; T: Tillæg.

Canada.  
List of Lights and fog signals. (1ste April 1912).

Egnland, Juli 1912.

Mediterranean, Egypt. — Alexandria harbour.  
Atlantic ocean. — North Atlantic ocean, eastern portion.  
Africa, west coast. — Louisa and Black point bays.  
South Africa. — Milkbosch point to Orange river.  
Revised Supplement to Channel Pilot, Part II, 1906. Juni 1912.  
Arctic America. — Northumberland sound.  
Nova Scotia. — Cape Canso to Doyer head.  
West Indies, Grenada. — St. George harbour.  
South America. — Monte Video approaches.

Holland, Juli 1912.

Java. 1: 1 000 000.  
Vaarvaters en ankerplaatzen nabij het eiland Nias. Blad 1, met plans: 1. Noord-kust Nias. Tg. Tanah Nasi tot Moezenj-rivier. 1: 50 000; 2. Noordkust Nias. Mond der Moezenj-rivier. 1: 10 000; 3. Oostkust Nias. Reede Quo-hulboe. 1: 50 000; 4. Noordkust Nias. Baai van Siaba. 1: 20 000; 5. Zuid-kust Nias. Telok Dalam. 1: 20 000; 6. Zuidkust Nias. Lagoendi-baai. 1: 20 000; 7. Noordkust Nias. Baai van Simanari. 1: 20 000; 8. Oostkust Nias. Reede Goenoeng Strolli. 1: 20 000.  
Correctieblad.  
Westkust Sumatra. Vaarvaters en ankerplaatzen nabij het eiland Nias. Blad II, met plans: 1. Hinako-eilanden. 1: 50 000; 2. Baai van Alcoloe. 1: 20 000; 3. Reede Stromboe. 1: 20 000.  
Sverrig.

Bottenhafvet, Finska kusten: Strömningsskidan—Enskar. 1: 200 000.  
Tyskland, Juni og Juli 1912.  
Südlicher Stillter Ozean, Ostindischer Archipel: Java See. 1: 1 000 000.  
Nordsee, Deutsche Küste: Die Weser von Emsfleth bis Bremen. 1: 25 000.  
Handbuch der Ostküste Afrikas. 3. Auflage, 1912.

N	25	
R	178	
R	419	
N	6	

Mærsk afg. Newport Mon 3./7. — Elsborg pass. Sagres 3./8. — Esrom ank. Glasgow 26./7. — Flynderborg ank. Petersborg 30./7. — Fredensborg ank. Pernau 2./8. — Frederiksborg ank. Bromon 31./7. — Guldborg ank. Sunderland 3./8. — Gurte afg. Huerva 3./8. — Hammershus pass. Dover 29./7. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 4./8. — Hundborg ank. Southampton 2./8. — Høneborg ank. Pernau 4./8. — Jelling afg. Haukipudas 1./8. — Jømsborg afg. Funchal 3./8. — Jungshoved pass. Ushant 5./8. — Jørgersborg ank. Barry 3./8. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 20./7. — Kalo ank. West Hartlepool 28./7. — Klampenborg ank. Teneriffa 30./7. — Kronborg pass. Norfolk 28./7. — Lejre ank. Teneriffa 22./7. — Lilleborg ank. Raumö 1./8. — Marselisborg afg. Archangel 1./8. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 3./8. — Peter Mærsk afg. Petersborg 2./8. — Randelsborg ank. Kalundborg 5./8. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 1./8. — Silkeborg pass. Dungeness 4./8. — Skanderborg ank. Teneriffa 31./7. — Skjoldborg afg. Thamshavn 3./8. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 4./8. — Spigerborg ank. Zaandam 2./8. — Stegelborg afg. Kjøbenhavn 2./8. — Stjerneborg afg. Windau 3./8. — Søborg ank. Las Palmas 18./7. — Taarnborg ank. Pernau 31./7. — Ulfsborg ank. Las Palmas 29./7. — Uranienborg ank. Petersborg 1./8. — Visborg ank. Åbo 30./7. — Vordingborg ank. Rotterdam 3./8. — Ørkild afg. Singapore 3./8.

**Vesterhavet.** Thyra, Jessen, pass. Hook of Holland 5./8. for Sevilla. — Laura, Lund, ank. Sevilla 4./8. — Nexos, Sørensen, afg. Valencia 3./8. til London. — Ellen, Hansen, afg. Alicante 3./8. til Rotterdam. — Marie, Nielsen, ank. Garrucha 4./8. — Johanne, Thøgersen, ank. Wiborg 4./8. — Bodil, Jensen, afg. Fowey 3./8. til Petersborg. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 2./8. for Valencia. — Hebe, Gregersen, ank. Sevilla 2./8. — Stella, Basse, afg. Fredericia 5./8. til Räsö — Inger, Schiff, afg. Coreubion 5./8. til Hamburg. — Nancy, Mikkelsen, afg. Barcelona 5./8. til Sevilla. — Olga, Christensen, afg. Coreubion 5./8. til Grimsby. — Nora, Lauritsen, ank. Esbjerg 5./8. — Dagmar, Skou, ank. Rotterdam 6./8. — Cito, Jepsen, afg. Palma 3./8. til Sevilla. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 5./8. for Burgstaaken. — Rigmor, Uldall, ank. Ipswich 4./8.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Sunderland 2./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Rigabugt 3./8. til Liverpool. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 28./7. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Partington 30./7. til Sydney N.B. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Hull 3./8. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Petersborg 3./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Miramichi 3./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 10./7. til Danmark. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Belfast 2./8. — Newa, Dahl, ank. Pugwash 21./7.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Perim 1./8. hjemg. — Samui pass. Gibraltar 6./8. hjemg. — Bandou pass. Perim 2./8. udg. — Paugan afg. Port Said 1./8. hjemg. — Ørkild afg. Peuang 6./8. hjemg. — Tranquebar afg. Singapore 6./8. udg. — Estonia afg. Shanghai 1./8. udg. — Lithuania ank. Göteborg 1./8. udg. — Cathay afg. Port Said 2./8. hjemg. — Champion afg. Funchal 7./7. udg. — Indien afg. Støtlin 4./8. hjemg. — Kina ank. Coronel 4./8. udg. — Arabien ank. Hamborg 28./7. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. Kjøbenhavn 4./8. — St. Croix afg. Paramaribo 1./8. hjemg. — St. Jan afg. Portland 26./7. udg.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Korsør 31./7. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 2./8. til Riga. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Korsør 3./8.

**Dania.** Ely, Duhu, pass. Cape Ushant 2./8. for Marseille. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 5./8. — Fanny, Eriksen, ank. Valencia 4./8. — Lilly, Nielsen, afg. Skellefteå 3./8. til Malaga. — Alexy, Sørensen, afg. Herrenwick 4./8. til Stockholm. — Dagny, Bang, ank. Grangemouth 1./8. — Mary, Clausen, pass. Holtenau 6./8. for Dnball Wharf.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Møthil 3./8. — Svend, Schmidt, ank. Bergen 1./8. — Urania, Clausen, ank. Grimsby 3./8.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Uleåborg 5./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Sarpsborg 3./8. — Holland, Poulsen, ank. Grangemouth 2./8. — England, Andersen, afg. Raumo 3./8. — Rusland, Bennetsen, afg. Kjøbenhavn 5./8.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Newport 6./8. — Europa, Hansen, pass. Lizzard 6./8. — Frankrig, Friis, afg. London 2./8. — Tyskland, Danstrup, ank. New York 2./8.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iverson, ank. Libau 3./8. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 4./8.

**Frøen.** Austa, Bagger, pass. Holtenau 5./8. — Freja, Nielsen, ank. Ghent 5./8. — Vera, Thing, ank. Hull 5./8.

**Dansk Rederi-Aktieselskab.** Thorvaldsen, Stofken, afg. Karrebæksmunde 3./8.

**Heimdal.** Helga, Vaaben, Hansen, afg. Karlsborg 2./8. — Martha, Christensen, ank. Reuen 3./8. — Elna, Rathje, ank. Archangelsk 1./8. — Therese, Pedersen, afg. Antwerpen 5./8. — Harriet, Larsen, afg. Tyne Dock 2./8. — Dagny, Therkildsen, ank. Norrköping 6./8. — Simone, Møller, ank. Reuen 5./8. — Jeanne, Olsen, ank. Hernösand 1./8. — Vera, Larsen, ank. Archangelsk 1./8. — Daisy, Jørgensen, ank. Lovisa 4./8. — Anni, Leth, ank. Archangelsk 30./7. — Kamma, Løffler, ank. Blyth 4./8.

**Form.** Sara, Jensen, afg. Grangemouth 6./8. — Helene, Sørensen, ank. Spjutsund 3./8. — Sjælland, Svarrer, ank. Aarhus 3./8. — Agnete, Dam, afg. Kalundborg 3./8. — Hermia, Farup, ank. Methil 29./7. — Alice, Jørgensen, ank. Horsens 2./8.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Petersborg 3./8. — Raguhild, Schultz, ank. Burntisland 1./8. — Valborg, Hansen, ank. Grangemouth 28./7. — Estrid, Hansen, afg. Methil 3./8. — Gunhild, Hansen, afg. Uleåborg 31./7.

**Ero.** Enigheden, Jensen, ank. Leith 2./8. — Energi, Jensen, ank. Bonlogne sur Mer 3./8.

**Thuro.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Königsberg 4./8.

## Sejlskibe.

**Ronne.** John Hintze, Knudsen, ank. Rügenwalde 28./7. — Amalie, ank. Fakse 28./7. — Sigurd, ank. Ronneby 2./8.

**Svendborg.** Gaa, Petersen, ank. Boness 30./7. — Capella, Hansen, ank. Helsingør 30./7. — Ignatz Broum, Lund, ank. Burntisland 30./7. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Stockholm 30./7. — I. Koefoed, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 31./7. — Doris, Kobbek, ank. Luleå 31./7. — Delos, Andersen, ank. Leith 1./8. — Jens, Jørgensen, ank. Wasa 1./8. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Wiborg 31./7. — Rota, Hansen, ank. Rochester 31./7. — Nanna, Madsen, ank. Sunderland 31./7. — Maagen, Jensen, ank. Hartlepool 31./7. — Agnes, Nielsen, ank. Blyth 31./7. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Libau 29./7. — Ludvig, Jørgensen, ank. Glasgow 1./8. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Umeå 1./8. — Marie, Nielsen, ank. Helsingfors 1./8. — Urda, Skov, ank. Libau 1./8. — Ariel, Ravnemose, ank. Sundsvall 3./8. — Fulvia, Petersen, ank. Gello 3./8. — Lyo, Jensen, ank. Gelle 3./8. — Apollo, Nielsen, ank. Fowey 3./8. — Ludvig, Brandt, ank. Dieppe 4./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Rostock 3./8. — Magnet, Nielsen, ank. Frederikshavn 4./8. — Galathea, Jensen, ank. Boston 4./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Rodby Havn 5./8. — Kamma, Fisker, ank. Mariager Fjord 5./8. — Otto, Klug, ank. Amble 5./8. — Confidence, Michaelsen, ank. Hull 4./8. — Haabet, ank. Andresen, ank. Kings Lynn 4./8. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Leith 4./8. — Dagmar, Petersen, ank. Fowey 5./8. — Libra, Hansen, ank. St. Valery 3./8. — Willemoes, Eriksen, ank. Kotka 4./8. — Brita, Jensen, ank. Gilleleje 5./8. — Lindhardt, Madsen, ank. Raumo 5./8. — Martine, Wilde, ank. Fejo 5./8. — Minerva, Fuglsang, ank. Fowey 6./8. — Alma, Hansen, ank. Burntisland 6./8. — Najaden, Rasmussen, ank. Dysart 6./8. — Valdemar, Andresen, ank. Stege 6./8. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. West Hartlepool 6./8. — Hans Emil, Skov, ank. Kotka 6./8.

**Ero.** Kirstine, Rasmussen, ank. Aalborg 29./7. — Emilie, Hansen, ank. Karlskrona 29./7. — Ami, Albertsen, ank. Halmstad 29./7. — Kiana, Christensen, ank. Kristiania 29./7. — Eos, Christensen, ank. Wick 30./7. — Johanne, Stegmann, ank. Lysekil 30./7. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Larache 30./7. — Elsa, Baye, ank. Kragerø 30./7. — Vøga, Hansen, ank. Drobak 30./7. — Anne, Hansen, ank. Pillau 30./7. — Marie, Ostermann, ank. Solvesborg 30./7. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 31./7. — Arken, Andersen, ank. Trelleborg 31./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Lysekil 31./7. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. St. Carlos 5./7. for Hamburg. — Haigne, Boye, ank. Claro Castle 30./7. — Hebe, Clausen, ank. Sundswall 30./7. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Finstown 31./7. — Lauritz, Folmer, ank. Larvik 31./7. — Bien, Petersen, ank. Karlskrona 30./7. — Aecacia, Jansen, ank. Oskarshamn 31./7. — Diana, Hansen, ank. Göteborg 1./8. — Ansgar, Jørgensen, ank. Odense 1./8. — Nanna, Østermann, afg. Libau 1./8. til Nakskov. — Mathilde, Hansen, ank. Slite 1./8. — Ruth, Folmer, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Mars, Stegmann, ank. Norrtälje 1./8. — Immanuel, Bager, ank. Kallundborg 2./8. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Kragerø 2./8. — Norma, Jørgensen, afg. Kilrush 3./8. til St. John N.B. — Valborg, Olsen, ank. Halmund 3./8. — Marstal, Hansen, ank. Kragerø 1./8. — Proven, Schmidt, ank. St. Johns 2./8. — Svane, Christensen, ank. Hudiksvall 2./8. — Anna, Petersen, ank. Trangisvaag 2./8.

## INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 8. August 1912. — Den nordiske Fiskeri- og Motorudstilling. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havariet og Forlis. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs. — Efterretninger for Søforande.

# Antagelse

af

## Konstabler og faste Matroser i Søværnet.

Den 1. Oktober d. A. vil der til Flaadens Artilleri-korps blive antaget 20 Konstabler og til Flaadens Matros- & Søminekorps 10 faste Matroser af 3. Klasse.

For Antagelsen gælder følgende Regler:

De paagældende skal have afsluttet deres Værnepligt ved Søværnet og maa ikke være fyldt 24 Aar. De forpligter sig ved Antagelsen til at gøre Tjeneste i 4 Aar som Konstabler eller Matroser af 3. og 2. Klasse.

Konstabler og faste Matroser af 2. Klasse kan oprykkes i 1. Klasse og forpligter sig da yderligere til 2 Aars Tjeneste. Konstabler og faste Matroser af 1. Klasse kan, efter at have gennemgaaet en Uddannelse og bestaaet en Prøve, forfremmes til Underofficerer af 2. Klasse.

Underofficerer af 2. Klasse kan forfremmes til Underofficerer af 1. Klasse 3. Grad, hvorfra Forfremmelse kan ske til de højere Underofficersgrader og Løjtnantsgraden — den højeste Charge, som en Underofficer kan opnaa — efter de derom gældende Bestemmelser.

Konstabler og Matroser af 3die Klasse lønnes med 480 Kroner aarligt, Konstabler og Matroser af 2den Klasse med 600 Kroner aarligt og af 1ste Klasse med 720 Kr. aarligt foruden fuld Forplejning og frit Kvarter. De er forpligtede til at anskaffe reglementeret Uniform, der leveres fra Orlogsværftet med Afkortning i Lønningen, ved den første Anskaffelse paa særligt billige Vilkaar. De Konstabler og faste Matroser, der efter Udløbet af deres Tjenestetid ikke forfremmes, hjemsendes.

Konstabler og Matroser faar i Orlovspenge, naar de efter Udløbet af deres Tjenestetid hjemsendes eller forfremmes, 100 Kroner for hvert Aars god Tjeneste som Konstabel eller Matros.

De erhverver sig endvidere efter Udløbet af deres Tjenestetid, naar de er vel anbefalede fra denne, en ved kongelig Anordning nærmere fastsat fortrinnsvis Adgang til saadanne Stillinger under Ministeriet for offentlige Arbejder, Landbrugsministeriet og Marinebestyrelsen, hvortil de som Følge af deres Uddannelse og Tjeneste i Søværnet er skikkede.

Ansøgere kan iøvrigt indhente nærmere Oplysninger paa Orlogsværftets Stabskontor.

Orlogsværftet, den 24. Juli 1912.

R. Hammer,  
Løjtnant.

E. Olrik.

## Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.  
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommisionær.

Cronstadt, Rusland.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:  
„Danskellloyd“.

VÆGSELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496  
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Røtter og Mus.

## Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Maud renses bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Keddens overste Del; Dampforbruget er derfor rent minimum. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** Kjøbenhavn  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.  
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlsbøllormoen, Kjøbenhavn.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ships“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensteiners Eftdg.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

## Kunsthvæverker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer læses paa Lager  
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

## A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltrudstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn, Georg Sørensen,  
Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Oscar Rolff, St. Annæ Plads  
22. Telf. Centr. 4140.  
Berg & Larsen, Nyhavn 53.  
Telf. 120.  
Bjorch-Jensen & Co., Hol-  
bergsgade 24. Telf. 7262.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47.  
Telf. 387.  
Julius F. Schierbeck, Amalie-  
gade 41. Telf. 443.  
Dragør. G. W. Møller. Tele-  
fon 6.  
Randers. Chr. Laursen,  
fhv. Skibsfører. Autoriseret  
Forhyringsagent. Telf. 487.  
Faxe Ladeplads. Axel  
Lund. Telf. 3.  
Nakskov. Otto Kragh's  
Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.  
Kolding. R. Rasmussen  
(H. Hansens Eft.) Telf. 206.  
Kolding. Jydsk Skibs-  
ekvipering og Provianterings-  
forretning (G. Brasen).  
Svendborg. C. Ring Ander-  
sen (Joh. P. Brandts Eftf.).

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde  
udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses  
Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**St Peterburg**  
Tlf.: „Hansens“

**Stevedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmæglere, Dampskibsgænger  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Eftf.).  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**AXEL LUND** A/S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbundet, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla laststagesplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.  
Garantierar reel behandlings och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbundet.

**Heeksher & Søn's Eftflg.**  
Grundlagt 1797.  
Edsvorne Skibsmæglere.  
Agenter for  
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.  
Telegr.-Adr.: Heekshers. Tlf. 7898.

**Hill-Madsen**  
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Husk.**  
**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Seen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prislister sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventar  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventar  
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Overretesagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retesager (sp. Søsager).

**BENDIXENS KURSUS**  
Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

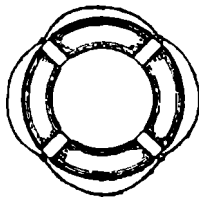
**Undervisning**

i **Dansk** (Retskrivning, Korresp.), **Tysk, Engelsk,**  
**Fransk.** For Sømand, der opholder sig i København, eller  
regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller fæst timer  
paa **Bendixens Kursus, Torvegade 25, St.**  
Tlf. **Byen 1925 x.**

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

Rug- og Skibsbrødfabrik  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**Marstal**  
**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**  
Specialitet **Smaa Skibe.**



**ROAR ROSING,**

Vestervoldgade 92, København B.

**Redningsapparater**  
af Renhaar og Kapok.

Internationale Agentur for  
**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**  
HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29  
Telegr. „Ott Friedrichshot“

**Skibshypotheklaan** mod 1. Prioritets Panteret.  
Société Belge de Crédit Maritime.  
72 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210:  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugærselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førerere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperling.

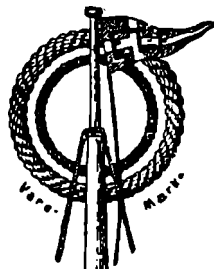
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
( 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.



## A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarfal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side - - - - -	25 -
De øvrige Sider - - - - -	20 -
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 58-59.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. August 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063  
 Telegr. Adr. Toldbodvej 22.  
 Amlante Eneforhandler af

**Tekn. Maskinhandel.**  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Biakes Kedler  
 Higginsons sølvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Palat  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manila - Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbæltter.



Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	Als <b>DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •		• • Leverandør til Statsbanerne • •		

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
 Pliial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.  
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.**  
 Vestertorvegade 25  
 Telf. 6138  
**NIELS JENSEN**  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møli i Møbler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregaaer i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
 St. Petersburg. Rusland.  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
 Sinedarbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Cornelius Knudsen's**  
 Marine-Prisme-Kikkert  
 Sextanter — Kompasser  
 Kapt. Clausens Kontroltybdemaaler.



**15 KØBMAGERGADE 15**  
 Undgaa Fejltagelse.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**



**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **Copensure** Telefon-Nr. **42**

Dr. med. **Goldschmidt,**

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Erllager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
Cigarer - Tobakker - Vine  
til en gros Priser.

Telefon **Pakke 920.** **Sct. Annæ Plads 10.** Telefon **Privat Nora 795 x.**

**Howaldtswerke, Kiel.**

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslor, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslor, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**Skib til Salg.**

Skonnert af Familiens Haab, ca. 70 Tons d. w., anvendt i Stykgodsfart Vordingborg—København, er grundet paa Dødsfald til Salg. — Kan Handel ske hurtigt, kan Stykgodsruuten mulig opretholdes. — Skibet ligger til Eftersyn i Vordingborg ved Th. Larsen, Havnevejen. Handel afsluttes med **Casper Andréas Effr.,** Skibsmægler, Nakskov.

**Nærum Kostskole.**

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mølle-skoleklasserne; 1 Gymnasieklasse nyspr. og mat. og 2 Gymn.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**Marstal Sømandshjem**

anbetaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vintoren. Bestyrelsen.

**Brugte Skrivemaskiner**

af forskellige Systemer  
tilsalg Vestergade 27.

**ZOOB. HAVE**

i København  
køber gerne for den brugbare Dyr.

Etabl. 1867. **Søv. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsfører, Hvalfangst. Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**AVANCE-MOTOREN** Guldmødtale Fiskeriudstillingen 1912 samt NORDISKE VANDRE-PRÆMIE 3 Gange.

Bedst eksisterende Ranoliemotor, specielt egnet til Fisker- & Brugsfartøjer, samt stationært Brug  
Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

**CARL C. BRANTH,** St. Annæ Plads 16.

**NESTLÉ'S MELK**

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMPFABR. YANINA

**Buchtrups  
Annonce-Bureau,**

Telefon 1166 **AARHUS,** Telefon 1167

modtager Annoncer til alle Blade og udfører Reklamering af enhver Art. - Originale Reklame-Clichéer og Plakater leveres:

Telf. 911 **Buchtrups** Telf. 911

**Reproduktionsanstalt**

leverer ethvert Clichéarbejde i fineste Udførelse.  
Atelier for fineste Maskinretouche og Illustrationstegning  
Stereotypianstalt.

Ekstra prima amerikansk  
**Bomuldsdug**

saas billigst hos

**H. Halmøe,**  
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverander til D. F. D. S.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hampougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**G. C. de Baerdemaeker**

Skibsmægler og  
Speditør

**Gent, Belgien**

**RATIN**



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgekontor,  
Ny Østergade 2. Koh K. Tel. 3662.



**Kakerlakkerpulver**

à 50 Øre.

**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

Kjøbenhavn, d. 15 August 1912.

Danmarks Handelsflaade. Siden 1907 har den danske Handelsflaade været stagnerende, og det i 1911 indtraadte Omslag i Skibsfartens Konjunkturer havde endnu ikke ved Aarets Udgang medført nogen Stigning i den registrerede Tonnage. Denne var nemlig for Skibe over 4 Reg.-Tons i det egentlige Danmark ved Udgangen af 1910 521,451 Netto Reg.-Tons og ved Udgangen af 1911 513,981 Reg.-Tons, altsaa 7,500 Tons mindre. Skibenes Antal og Fordeling efter Art ses af følgende Oversigt for 1911:

	Antal	Tons
Dampskibe .....	640	411,595
Motorskibe .....	775	8,220
Sejlskibe .....	2,147	94,166
Tilsammen....	3,562	513,981

Til Nedgangen i Tonnage svarer der ogsaa Nedgang i Antallet, nemlig fra 3,648 til 3,562, og saavel efter Antal som Tonnage er det navnlig Sejlskibene, som viser Tilbagegang. Paa disse falder nemlig 6,656 Tons af Nedgangen i Tonnage, men paa Motorskibene kun 352 Tons og paa Dampskibene 462 Tons.

Det Aar, hvor den danske Handelsflaade, saavel efter Antal som efter Tonnage, naaede de største Tal, var 1907, da Flaaden bestod af 3,907 Skibe med 523,220 Tons. Senere har der altsaa været en Nedgang paa over 9,000 Tons, men da dette fremkommer ved en Nedgang for Sejl- og Motorskibene paa 19,000 Tons, medens Dampskibstonnagen er vokset med næsten 10,000 Tons, er der i Virkeligheden Opgang, idet man sædvanlig anslaa Dampskibene til at kunne præstere et 3,6 Gange saa stort Transportarbejde pr. Ton som Sejlskibene.

Paa Kjøbenhavn faldt i 1911 71 pCl. af den samlede Tonnage mod i 1910 70 pCl. (og i 1870 28 pCl.). Den kjøbenhavnske Handelsflaades Tonnage er vel sunket i 1911, nemlig fra 364,528 til 363,848, men dette er forholdsvis mindre end for Provinserne, saaledes at Procenten altsaa er steget. Af de øvrige Byer maa som de vigtigste nævnes Marstal, Svendborg og Esbjerg med henholdsvis 28,477, 25,921 og 24,266 Tons; for Esbjerg er der en lille Opgang, for de andre en lille Nedgang. Som Nr. 5, 6 og 7 kom i 1910 Aalborg, Fanø og Korsør, men Fanø, der endnu for en Snes Aar siden var den betydeligste, næst Kjøbenhavn, er i Aar sunken fra 6,286 til 3,057 og er derved yderligere kommet ned under Korsør, Aarhus, Odense og Frederikshavn.

Af de hidtil omtalte Skibe var 1,093 med 8,437 Tons registreret som Fiskerfartøjer. Endvidere fandtes der c. 14,000 Baade under 4 Netto Reg.-Tons, og af disse var ikke mindre end 13,675 registreret som Fiskerfartøjer; sidstnævnte Antal er steget ret stærkt, nemlig fra 13,256 i 1910, altsaa med over 400, og Stigningen falder navnlig paa Motorbaade, hvis Antal i 1910 og 1911 var henholdsvis 1,220 og 1,484.

(»Statistiske Efterretninger«.)

Den europæiske Dampskibsfarts hundredaarige Bestaaen. I disse første Dage af August kan den europæiske Dampskibsfart se tilbage paa sin hundredaarige Bestaaen. Efter mange lovende Forsøg i Slutningen af det 18. Aarhundrede i England, Frankrig og Nordamerika var det i August 1807 lykkedes den store amerikanske Ingeniør Robert Fulton at udføre den mindeværdige Fart fra New York til Albany med Held med sit Dampskib »Claremont«. I Evropa varede det endnu fem Aar, førend et fast Dampskibsfartsforetagende kunde træde ud i Livet. Indførelsen af den amerikanske, regelmæssige Dampskibsfart kan vi, som det berettes af

Historikeren, Dr. C. Matschosz i den tyske Ingeniør-Forenings Tidsskrift, takke den foretagssomme Skotte Henri Bell for. Efter et meget bevæget Liv landede denne Mand sluttelig i en lille By med Sobade ved Clydens Munding, Helensburgh, hvor han købte en lille Badeanstalt. Det laa nu i hans Interesse at forbedre Baadeforbindelsen mellem Glasgow og Helensburgh. Denne Nødvendighed bragte ham paa Tanken om at anvende Dampkraft. En Maskinbygger i Glasgow, John Robertson, understøttede ham i denne Anledning, og Bell lod nu et lille Skib under Navnet »Comet« bygge i Glasgow. Maskinen svarede imidlertid endnu ikke rigtig til Forholdene, Kedlen, der var af Støbejern, var f. Eks. meget for lille til Maskinen. Efter nogle Forbedringer fandt den første Prøvefart Sted med »Comet« i Slutningen af Juli Maaned 1812, og faa Dage senere, i de første Dage af August 1812, kunde »Comet« tiltræde sin første offentlige Fart med 20 Passagerer om Bord. Den 5. August læste man saa i Glasgow-Bladene, at der var blevet aabnet en Dampskibsforbindelse mellem Glasgow og Greenock. Hermed begyndte regelmæssig europæisk Dampskibsfart. I Meddelelsen anførte Bell, at det var lykkedes ham med stor Bekostning at sætte et smukt Skib i Fart, som var bestemt til at sejle baade med Vind- og Dampkraft. I Virkeligheden blev Skorstenen ogsaa benyttet som Mast paa den første Tur. Allerede næste Aar blev der, foranlediget ved det Held, som Bells »Comet« havde haft, bygget ny og bedre indrettede Dampbaade. Bell forsøgte nu at erobre ny Felter for Dampskibsfart med sin »Comet«. Han foretog en Række bemærkelsesværdige Farter med dette Skib, indtil det strandede den 15. December 1828. Dampskibsfarten bragte dog ikke Bell Rigdom; han døde i Helensburgh i 1830, og der blev i 1838 oprejst ham et Mindesmærke paa Clydens Bred.

Sømandsbiblioteket for Danmark. Bestyrelsen for dette for vore Sømand saa betydningsfulde Bibliotek har fornylig udsendt Beretning for Aaret 1911—1912, hvoraf vi anfører følgende:

Dette Aar var i høj Grad et Tabenes Aar. Bud paa Bud kom der ude fra Havet om Skibe, som knustes under Sammenstød, sønderløges paa Revler og Klipper eller »blev borte« med Mandskab og all. Alene fra Fyns Slift kom der Melding om over ti Forlis, og i næsten alle disse Skibe var der anbragt Bog-Kasser, som altsaa mistedes. Det er jo intet at tale om i Forhold til Tabene af Menneskeliv og Værdier, men alligevel føleligt nok for Bibliotekets Virksomhed.

Biblioteket assurerer ikke. Thi selv med et Tab som i Aar, der andrager 10—15 Bog-Kasser af 500, altsaa 2 à 3 pCl., vil dette ikke kunne betale sig, da Præmien vilde andrage c. 6 pCl.

Adskillige gamle Bog-Kasser er vendt hjem efter aarelangt Fravær. Da Biblioteket nu har over 500 Kasser, er det helt fornøjeligt at se f. Eks. Nr. 37 — 39 — 41 og andre »Veteraner« komme tilbage for fjerde eller femte Gang for at blive fornyet og atter gaa paa Togt. Adskilligt af disse Kassers Indhold er jo i nogen Maade »læst i Laser«, men saa bærer de jo det allerbedste Vidnesbyrd om, at de ikke blev sendt til Søs forgaves. Der foretoges ved Centralen 64 Bytninger — 12 flere end i Fjor — og udsendtes 21 helt ny Kasser, saa der nu ialt er udsendt 518. Desuden er der fra forskellige Sømandshjem, hvor Byttekasser staar parat, vel byttet henved 50 Kasser. Hver Kasse rummer 25—35 Bind. Ved sidste Aarsberetnings Aflæggelse var der i Katalogerne indført ialt 15,354 Bind. I Juni 1912 er der 16,204, altsaa en Fremgang paa 850 Bind.

Bøgerne fordeles saaledes: Opbyggelige Bøger 3,010, Fortællende 6,823, Oplysende 3,924, Forskellige 1,927 og Bibler 520.

Men naar Bibliotekets Tab i Aar har været henvend 400 Bind, gør det jo et slemt Skaar, og det maa haabe paa Hjælp til et større Fremstød i det kommende Aar, thi Efterspørgslen er stadig stor og det baade fra Befalende og Underordnede. Man nødes til at tro, at Sømandsbiblioteket har faaet en betydningsfuld Gerning betroet og ogsaa i nogen Maade har faaet Lykke til at løfte den.

Bibliotekets Regnskab ballancerer med Kr. 1,475.62, og dets Bestyrelse, Sognepræst H. F. Poulsen, Dalum, og Forstander Vilh. Rasch, Svendborg Somandshøjskole, modtager med Glæde gode Boger og Aargange af gode Tidsskrifter, særlig indeholdende Billeder, samt andre Gaver til Biblioteket.

Elektrisk Svejsning og dens Indflydelse paa Kompasset. Da elektrisk Svejsning endnu maa siges at være af forholdsvis ny Dato, henleder Kaptajn Axel Leegaard, Dampskib »Galicia«, i »Norsk Skibsførerforenings Tidende« Opmærksomheden paa, at elektrisk Svejsning har stor Indflydelse paa Kompasset. Han skriver herom følgende:

»For en Tid siden blev Storkedlen paa den Baad, jeg fører, svejset paa forannevnte Maade, og efter Deviationsundersøgelse, foretaget tre Dage senere efter at være kommet til Søs, viste det sig, at Deviationen havde forandret sig 1½ Streg. Denne Forandring gentog sig hele Kompasset rundt, for enkelte Kurser noget mindre, og den forsvandt igen efter et Par Døgn's Sejlds. Arbejdet med Svejsningen stod uafbrudt paa i c. 36 Timer, og Skibet har i hele denne Tid været at betragte som en eneste stor Magnet.

Naar man tænker over Sagen, er det jo klart, at de magnetiske Kræfter eller Forhold forandres i betydelig Grad ved denne Svejsningsmaade, men da den som sagt endnu er saa forholdsvis ny, tænker man ikke over, at Kompasset kan have forandret sig, og dersom man ikke er saa heldig at faa Anledning til at undersøge Deviationen straks, naar man kommer til Søs, kan et Uheld let indtræffe.«

Uddrag af Lloyd's Registers Skibbygnings Statistik for Aaret 1912's 2det Kvartal. Den 30. Juni d. A. var i Følge Lloyd's Registers Statistik 529 Skibe med en samlet Tonnage af 1,774,040 Brutto Reg.-Tons under Bygning i England (Storbritannien og Irland). Dette er det højeste Tal endnu naaet baade i denne og i tidligere Opgangsperioder, da følgende Tonnage byggedes:

Juni 1906: 1,400,000 Tons; September 1901: 1,400,000 Tons. Endvidere bemærkes det, at der har været stadig Fremgang i Skibbyggeriet siden Juni 1909, da Lavpunktet var 750,000 Tons.

Udenfor England er der for Tiden 431 Skibe med 1,029,257 Tons under Bygning.

Deraf 101 Skibe	388,166 Tons	i Tyskland.
99	204,519	— i U. S. A.
25	128,793	— i Frankrig.
54	99,405	— i Holland.
38	23,957	— i Norge.
9	14,646	— i Danmark.
9	8,510	— i Sverig.

Af hele denne Tonnage bygges 491 Skibe med en Tonnage af 1,628,965 Brutto Reg.-Tons til Lloyd's Registers Klasse.

Af de engelske Handelskibe under Bygning er:	
209	under 1,000 Tons Gross.
47	fra 1,000—2,000 Tons.
71	- 2,000—4,000 —
112	- 4,000—6,000 —
43	- 6,000—8,000 —
20	- 8,000—10,000 —
27	over 10,000 Tons.

Sø- og Handelsretsdome. Kjøbenhavn, den 7. August. Sø- og Handelsretten domte i Dag Firmaet Theo Kock & Co., som Befuldmægtiget for Dampskibet »D. Siedler's Kaptajn, til at betale 18,000 Kr. til E. M. Z. Svitlers Bjergningsentreprise for Bjergning af bemeldte Skib efter dets Grundstodning den 7. Februar d. A. ved Dragør.

Sø- og Handelsretten frifandt samme Dag Dampskibet »Elsborg's Rederi, Aktieselskabet »Dampskibsselskabet af 1896« og Dampskibet »Ferro's Rederi ved den administrerende Reder, Dan Brøstrom i Göteborg, for hinandens Tiltale i en Sag i Anledning af de nævnte Skibes Kollision Natten mellem den 18. og 19. November 1911 i Nærheden af Kullen.

For Bugsering efter Kollisionen betaler »Ferro's Rederi til »Elsborg's Rederi 2,700 Kr. Sagens Omkostninger ophæves. (»Ritz. Bur.«).

Søretsdøm. Odense, den 7. August. I Efteraaret 1910 ankom Dampskibet »Iris« af Göteborg til Svendborg og Odense fra Libau med en Ladning Oljekager til Fyns Andels Foderstofforretning. Ladningen var af indtrængt Sovand forringet med et Beløb, der af Skonsmand ansattes til 2,118 Kr. Ved en nu afsagt Søretsdøm er Rederiet blevet fritaget for at betale Erstatning, idet en Utathed i Rorkisten, hvorigennem Vandet var trængt ind, maa betragtes som hændelig Skade, opstaaet under Skibets Rejse hertil i haardt Vejr.

(»Ritz. Bur.«)

Panamakanalen. Washington, den 9. August. Senatet har vedtaget den Bestemmelse i Panamakanal-loven, ved hvilken det forbydes amerikanske Jernbaneselskaber, der tillige ejer Skibe, at lade disse passere Kanalen. Endvidere forbydes det Skibe, der tilhører lovstridige internationale Sammenslutninger, at passere Kanalen. Alle Jernbaneselskaber skal opfordres til at udskille de Dampskibslinier, der vilde konkurrere med vedkommende Jernbaneselskab, hvis de var uafhængige.

»Times« skriver den 12. ds. i en ledende Artikel, at hvis Lovforslaget om Panamakanalen vedtages uforandret, vil England nedlægge Protest derimod, og hvis det ikke lykkes Diplomati at tilvejebringe en Overenskomst, vil England foreslaa Sagen henvist til Voldgiftsretten i Haag. (»Ritz. Bur.«)

Over Atlanterhavet i Motorbaad. London, den 8. August. En Motorbaad »Detroit« er i Gaar ankommet til Queenstown fra New York og har dermed sat en Rekord over Atlanterhavet paa 21½ Dogn. Vejret har været stormfuldt. Besætningen bestaar af 4 Mand. »Detroit« vil gaa videre til Stockholm, St. Petersburg og andre Byer. Kaptajnen Day udtalte overfor en Journalist, at det samlede Petroleumsforbrug har været 900 Galloner. Han mener, at der næste Aar vil blive afholdt en Kapsejlds for Motorbaade fra New York til Paris, og at Gordon Bennett vil udsætte et Bager for Sejrherreren i denne Kapsejlds. (»Ritz. Bur.«)

Motorskibet »Christian X.« Der er til Burmeister & Wain indlobet Telegram om, at Motorskibet »Christian X.« tidligere »Fionia«, den 9. ds. er ankommet til Havanna efter 18 Dages uafbrudt Sejlds fra Hamburg. Alt vel om Bord.

Fra Det kgl. danske Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 251, Store Bælt, og Kort Nr. 257, Smaalands-Farvandet, østlige Del, Bøgestrommen.

Truende Strejke. London, den 9. August. Den nationale Forening af Skibsførere og Styrmande truer med Strejke fra næste Uge paa Skibe, der sejler fra London og tilhører smaa Selskaber, og senere paa Skibe, der sejler fra Provinshavnene. Aarsagen til Konflikten er et Lønspørgsmaal, idet Skibsførerne og Styrmandene kræver højere Løn. Rederne betragter Situationen med Ro, idet de erklærer, at de kan faa et tilstrækkeligt Antal kvalificerede Folk til at træde i de Strejkendes Sted. Paa Nordøstkysten ventes der ikke at ville blive Konflikt.

(»Ritz. Bur.«)

Oplysning om en Kollision. Et engelsk Firma, H. Forshaw & Hankins i Liverpool, søger i Følge »Politiken« ved Opdrag i de forskellige Havnebyer Oplysninger om et Sejlskib eller et større Barkskib, der den 17. Juni om Aftenen i den engelske Kanal i Nærheden af Royal Sovereign Fyrskib har sejlet den engelske Skonnert »Culzeou Castle« i Sænk. Der udloves en Belønning paa 50 Pund Sterling.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Øerne Porto Rico og Trinidad er erklæret for pestsmittel.

Tyskland: Porto Rico og Algier er erklæret for pestsmittel.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 118/1911, afsagt den 1. Marts 1912. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise mod Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Maimaxa«s Vegne.

Den 10. November 1911 Kl. 11 $\frac{3}{4}$  Formiddag grundstødte Dampskibet »Maimaxa« af Archangel, der var paa Rejse fra Riga til Elsfløth med en Ladning Jernbanesveller, paa Nordsiden af Trindelgrundene ved Gjedser. Skibet, der efter Grundstødningen stævnede SO.  $\frac{1}{4}$ " Ø., kom til at staa ret fast, og det lykkedes ikke at komme flot ved at lade Maskinen arbejde med fuld Kraft »Bak«, lige saa lidt som de Foranstaltninger, man traf ved at paabegynde Stuvning af Dækslasten fra Fordækket til Midter- og Agterdæk, førte til noget gunstigt Resultat. Om Eftermiddagen den samme Dag ankom den Citanterne tilhørende Bjergningsdamper »Frederikshavn« til Strandingsstedet, og da det havde vist sig ugørligt at komme flot ved egen Hjælp, afsluttede Føreren af »Maimaxa« Kl. c. 8 $\frac{1}{2}$  om Aftenen Bjergningskontrakt paa sædvanlige Betingelser. Man gik derpaa straks i Gang med Bjergningsarbejdet, idet en Slæber blev ført over fra »Frederikshavn«, og Kl. c. 10 om Aftenen kunde man begynde at slæbe. Hermed arbejdedes der Natten igennem, og da Skibet stadig stod fast, sendtes der den følgende Morgen Bud efter en Damper med Lægter samt Mandskab til Losning. Ved en foretagen Dykkerundersøgelse konstateredes det, at Skibet stod meget fast i Grunden fra For- til Fokkemasten, medens Agterskibet var flot. Efterat man havde faaet Assistance af Bjergere fra Land, arbejdede man fra Kl. omtrent 1 med at skifte Lasten fra »Maimaxa«s Fordæk hen paa Agterdækket, samtidig med at Bjergningsdamperen stadig slæbte, og Kl. 7 $\frac{1}{2}$  om Aftenen lykkedes det at faa »Maimaxa« flot. Ved en den følgende Dag foretagen Dykkerundersøgelse konstateredes det, at »Maimaxa« var læt.

De bjergede Værdier: Skib, Last og Fragt er opgivet til 297,039 Kr., medens Damperen »Frederikshavn« er vurderet til 110,000 Kr.

Efter at Bjergningskontraktens Voldgiftsbestemmelse var opsagt fra Skibets Side, har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte dømt

til at betale dem Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse tilligemed Renter af det tilkendte indtil Betaling sker.

De Indstævnte har ligeledes paastaet Bjergelønnen fastsat efter Rettens Bestemmelse.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes en Bjergeløn paa 30,000 Kr. at være passende, og dette Beløb vil saaledes være at tilkende Citanterne tilligemed Renter heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger vil være at ophæve.

Dom i S. S. Nr. 1/1912, afsagt den 19. Februar 1912. Kaptajn Søderlund, Skonnerten »Rosenklippe« af Håfverø og Firmaet Julius P. Schierbecks Eftf. mod A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Lørdag den 14. Oktober 1911, Kl. 8 $\frac{1}{2}$  Em., grundstødte Skonnerten »Rosenklippe«, der var paa Rejse fra Brakestad til Kjøbenhavn med en Ladning, bestaaende af 67 Standard Brædder, paa Aflandsbøge. Grundstødningen skete ret let, men Skibet blev staaende fast, og et Forsøg paa at komme flot ved egen Hjælp ved at lægge et Anker ud og hale ind derpaa, førte ikke til det ønskede Resultat. Da derfor den Kontracitanterne tilhørende Bjergningsdamper »Hertha« den følgende Morgen tilbød Assistance, modtoges Tilbudet, hvorefter der afsluttedes en Kontrakt mellem Føreren af »Rosenklippe«, Hovedcitanten Kaptajn Søderlund, og Kontracitanterne om Bjergning af Skib og Ladning mod en Bjergeløn af 5,000 Kr. »Hertha« forsøgte derpaa at slæbe »Rosenklippe« af Grunden, men efter c. 1 Times Forløb ophørte man med Slæbningsforsøget, der viste sig resultatløst, hvorefter det besluttedes at losse af Lasten, i hvilken Hensigt en Lægter blev hidkaldt fra Kjøbenhavn. I Løbet af Dagen gjorde »Hertha« et nyt, ligeledes resultatløst, Forsøg paa at slæbe »Rosenklippe« af Grunden, og efter at den ligeledes Kontracitanterne tilhørende Lægter »Boreas« omtrent Kl. 6 om Eftermiddagen var kommen til Stede, begyndte man ved Hjælp af Mandskab fra Land at losse af Lasten, hvormed der fortsattes hele Natten igennem, ligesom der foretoges forskellige Slæbningsforsøg. Kl. 10 næste Formiddag foretoges en Dykkerundersøgelse af Skibets Stilling, hvorved det viste sig, at det hvilede paa Grunden i hele sin Længde, Kl. 11,20 begyndte man igen at slæbe, og Kl. 12 Middag kom »Rosenklippe« flot. Der var da lossen c. 20 Standard af Dækslasten. »Hertha« bugserede derefter »Rosenklippe« og Lægteren til Kjøbenhavn hvor en fornyet Dykkerundersøgelse fandt Sted. Ved denne konstateredes det, at Krigen var ganske bortreven, at Forbindelsesjernet mellem Forstavnen og Kølen havde begivet sig, at Kølen var temmelig beskadiget, men at Bunden i det væsentlige var ubeskadiget.

Efter at Bjergningskontrakten var bleven opsagt fra Skibets Side, har Hovedcitanterne, nævnte Kaptajn Søderlund, og Firmaet Julius F. Schierbecks Eftf., anlagt nærværende Sag, hvorunder de har paastaet den oprettede Bjergningskontrakt samt en af Firmaet Julius Schierbecks Eftf. senere paatagen Pligt med Hensyn til Bjergelønnens Betaling ophævet og den stipulerede Bjergeløn 5,000 Kr., som de mener overstiger det passende, nedsat til et passende Beløb efter Rettens Skøn.

Kontracitanterne, der under de forinden nærværende Retssag optagne Forhandlinger har nedsat den krævede Bjergeløn til 1,800 Kr., har her under Sagen vedstaaet dette Tilbud, og de har derfor paastaet Hovedcitanten dømt til at betale dem 1,800 Kr., tilligemed Renter heraf indtil Betaling sker.

»Rosenklippe«, der er bygget i 1854 eller 1855, og som maaler 150 Tons, er i beskadiget Tilstand vurderet til 1,000 Kr., medens Ladningens Værdi er opgivet til Kr. 3,795.50, og Fragten til Kr. 1,539.93.

Værdien af Bjergningsdamperen »Hertha« er opgivet til 75,000 Kr. og Værdien af Lægteren »Boreas« til 26,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændig-

heder findes en Bjergeløn af 1,700 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Kontracitanterne, hvorved bemærkes, at et af Hovedcitanterne til Kontracitanterne betalt Beløb paa 150 Kr. for Benyttelsen af Lægteren »Boreas« i tre Dage udover den Tid, der i Følge Bjergningskontrakten havde til dens Udlosning, ikke, som af Hovedcitanterne paastaet, vil kunne betragtes som en á conto Udbetaling paa Bjergelønnen. Af den tilkendte Bjergeløn vil der være at tillægge Kontracitanterne Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger vil som indbefattet i det tilkendte Beløb være at ophæve.

Dom i S. S. Nr. 6/1912, afsagt den 21. Februar 1912. Matros H. J. Jensen mod Handelsfirmaet C. K. Hansen.

Medens Dampskibet »Uranienborg«, tilhørende de Indstævnte, Handelsfirmaet C. K. Hansen, i Oktober Maaned 1911 henlaa i Memel, blev en af de dermed forhyrede Matroser afmønstret paa Grund af Sygdom, og da ingen anden kunde faas, sejlede Skibet med formindsket Mandskab, indtil der efter Skibets Ankomst til Kjøbenhavn blev antaget en ny Mand i den afmønstredes Sted. De paa Skibet tilbageblevne fem Matroser gjorde derefter under Henvisning til Solovens § 95 Fordring paa, at den ved Formindskelsen af deres Antal besparede Hyre for det Tidsrum af 9 Dage, Skibet havde været i Søen, eller Kr. 18.75 fordeltes mellem dem, og da de Indstævnte har nægtet dem dette, har en af dem nemlig Citanten, Matros H. Jensen, anlagt nærværende Sag, hvorunder han paastaar de Indstævnte dømt til at betale ham hans Andel i den besparede Hyre med en Femtedel deraf eller Kr. 3.75, tilligemed Renter heraf indtil Betaling sker.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden og har i saa Henseende gjort gældende, at den Omstændighed, at »Uranienborg« en vis Tid har sejlet med formindsket Matrosbesætning, ikke paa noget Punkt har medført forøget Arbejde for de tilbageblevne Matroser, idet det Arbejde, der skulde have været udført af den manglende Mand, enten slet ikke er bleven udført eller er udført af Styrmandene, medens disses Arbejde saa er udført af Kaptejnen.

Det maa nu i og for sig have Formodningen for sig, at der ved en Formindskelse af Mandskabet bliver mere Arbejde at udføre for de tilbageblivende, og denne Formodning kan ikke for den heromhandlede Rejses Vedkommende anses afkræftet ved de under Sagen fremkomne Oplysninger. Idet der nu ikke under Sagen er Spørgsmaal om Fordeling af den besparede Hyre mellem andre end mellem Matroserne indbyrdes, og idet der intet er oplyst om, hvorledes Forøgelsen af Arbejdet er fordelt paa hver enkelt af dem, maa Beløbet være at dele lige lig mellem dem, hvorefter altsaa Citanten har Krav paa en Femtedel deraf, og de Indstævnte vil saaledes være at dømme efter den nedlagte Paastand.

Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at burde godtgøre Citanten med Kr. 2.49.

Dom i S. S. Nr. 46/1912, afsagt den 26. Juni 1912. Maskinmester Axel Lund mod A/S. J. Mortensens Eff. Trangisvaag, Færoerne.

Citanten, Maskinmester Axel Lund, blev fra 22. Januar 1912 forhyret til som Maskinmester med det de Indstævnte, A/S. J. Mortensens Eff., Trangisvaag, Færoerne, tilhørende Dampskib »Foringur« for en maanedlig Hyre af 200 Kr. at foretage en Rejse til: »Færoerne o. v.« (og videre). Da Skibet den 21. Marts 1912 laa i Halmstad, besluttede Rederiet foreløbig at oplægge Skibet dér. Citanten og det øvrige Mandskab afskedigedes. Rederiet bekostede Hjemrejsen pr. Jernbane til Kjøbenhavn og betalte Citanten Hyre til den 22. Marts d. A., da han afmønstredes her i Byen.

Under nærværende Sag har Citanten under Henvisning til Solovens § 92, jfr. § 86, paastaet sig tilkendt en

Maanedes Tillægshyre 200 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet de gør gældende, at en Sømand, der er gaaet ind paa at lade sig forhyre paa de ovennævnte Betingelser, maa kunne afskediges uden Varsel hvor som helst, uden andet Krav end Hyre til Afskedigelsen, og at det altsaa maa betragtes som en Velvilje fra Skibets Side, naar der er betalt Citanten Rejsegodtgørelse og Hyre for Dagen den 22. De Indstævnte hævder i denne Forbindelse, at Reglen i Sølovens § 82 om, at Søfolk, som er forhyret paa ubestemt Tid, er pligtige at følge Skibet, indtil det efter endt Rejse enten er ankommet til Forhyringsstedet eller, hvis de er forhyret i Danmark, til en hvilkensomhelst indenlandsk Havn, kun kan forstaas strengt efter Ordene som en ensidig Pligt for Søfolkene, men at der ikke for Skibet gælder en tilsvarende Pligt til at beholde Sømanden, til man kommer tilbage til Forhyringsstedet, en Pligt, som kunde blive uforholdsmæssig byrdefuld.

Retten kan ikke være enig med de Indstævnte i denne Betragtning. Det har utvivlsomt ikke været Sølovens Mening, at en Mand, der er forhyret paa Vilkaar som de her foreliggende, altsaa paa ubestemt Tid, skulde kunne kastes i Land hvorsomhelst i Verden, uden at have Krav paa andet end Hyre til Afskedigelsen. Det har været Meningen, at Reglen om, at en Forhyring paa ubestemt Tid normalt kun kan bringes til Ophør paa Forhyringsstedet eller i en indenlandsk Havn, skulde være gensidig. Den Ulempe, denne Regel i visse Tilfælde kunde medføre for Skibet, naar dette i lang Tid ikke kommer tilbage til Forhyringsstedet eller til Danmark, er jo afhjulpet ved, at medens Sømanden i saa Fald efter § 83 først kan forlange sin Afsked efter 2 Aars Forløb, kan Skibet efter § 92 altid fri sig ved at betale de i § 86 fastsatte Beløb, altsaa navnlig en Maanedes Tillægshyre og Rejseomkostninger til Forhyringsstedet.

Der maa altsaa gives Dom efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 50 Kr.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening.

Fra Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening har vi modtaget et interessant og smukt udstyret Skrift, forfattet af Børskonsulent Julius Schovelin. Den nærmeste Anledning til Udgivelsen af Skriftet er den, at Foreningens Arkiv efterhaanden var blevet saa omfangsrigt, at det skortede paa Plads til det, hvorfor en Del af de ældre Arkivsager maatte tilintetgøres.

Foreningen har imidlertid ønsket at opbevare de Forhold og Tal, der nærmest kunne tænkes at have blivende Interesse. Den har derfor ment det Tidspunkt, da Foreningen overskrider 60 Aars Alderen som godt egnet til i et egentligt Værk at gengive Foreningens Historie.

Af denne fremgaar det, at det ansete Søforsikrings-Foretagende, der blev det tredje i Rækken af danske Søforsikrings-Selskaber, blev dannet i Foraaret 1852.

En af de medvirkende Aarsager til Tanken om at oprette et nyt Søforsikrings-Foretagende, var den Omstændighed, at Det kgl. oktroyerede Sø-Assurance-Kompagnis Konvention, oprindelig af 20. April 1726 og revideret 1. Juli 1746, netop var bleven afløst af en ny, tidssvarende Konvention i 1850. Medens denne erholdt kongelig Stadfæstelse den 12. April det nævnte Aar, nægtedes der samtidig Stadfæstelse paa selve Kompagniets Oktroy, dets Monopol blev derved ikke fornyet, og den tidligere deri bestaaende Hindring for Dannelsen af andre »Societeter«, deriblandt Aktieselskaber for Sø-Assurance var hermed bortfalden.

Allerede i 1683 gaves der Lovregler her i Landet om Assuranceer af »Skib og Gods«, nemlig Christian V's Danske Lov, 4. Bog, 6. Kapitel, men et egentligt Søforsikrings-Foretagende fik vi først herhjemme i 1726 ved Dannelsen af det endnu bestaaende »Kgl. Sø-Assurance-Kompagni«, som sikkert er et af Verdens ældste i denne Forretnings-Gren. Efter Datidens Skik fik det en Oktroy, der for saa vidt gav det en vis Monopol-Stilling, som det derefter ikke var Nogen tilladt i Kongens Riger og Lande »under hvad Protest det være kunde at slaa sig sammen i nogen Slags Societet eller Compagni til at tegne Assuranceer, det oktryerede Assurance-Kompagni til Hindrer og Afgang«. Dog, tilføjedes der, stod det fremdeles Enhver frit for at tegne Assuranceer udenlands.

Et Par Forsøg blev i Aarenes Løb gjort paa at bryde Kompagniets Monopol, men de mislykkedes. Da man tredje Gang greb Sagen an lykkedes det derimod at komme om Hjørnet, idet Mægler Joel Wessely nøjedes med at andrage Rentekammeret om at faa Lov til at tilbagelevere en Del ubrugt Stempelpapir, hvorpaa han havde ladet trykke Sø-Assurancepolicer, og faa den erlagte Afgift refunderet. Da dette den 9. August 1783 blev ham tilstaaet, havde man jo faaet en Slags indirekte Anerkendelse fra Regeringsmyndighederne af, at »private Assurandører« maatte lade trykke Sø-Assurance-Policer — og altsaa ogsaa forsikre. Men den juridiske Opfattelse af Monopolets Rækkevidde havde da ogsaa ændret sig. Nu saa man paa Sagen saaledes, at Forbudet i Oktroyen alene gik ud paa at formene flere Private i Kongens Riger og Lande at slaa sig sammen i »nogen Slags Societet eller Compagni« til at tegne Assurance, hvad der efter Datidens Begreb om et »Societet« eller »Kompagni« var det samme som at tegne en Assurance ved hvilken de Paagældende forpligtede sig til at hæfte solidarisk. I al Almindelighed var det derimod tilladt enhver Privatmand at optræde som Assurandør, og i Følge D. L. 4—6—3 maatte det da ogsaa være flere Privatmænd i Forening tilladt at overtage Forsikring af den samme Genstand, naar de kun hæftede hver for sig for sin bestemte Sum. I Overensstemmelse hermed hed det da ogsaa allerede i 1779, da det kgl. danske Cancelli raadslog om Sagen: »Saa længe de ikke indestaar Æn for Alle, er det intet Societet«.

Da »De private Assurandører« traadte ud i Livet 1786, kom derfor deres Policier til at lyde paa, at de »forsikre herved, hver for sig for den Summa, han tegner sig« eller senere »hver for sig og hver for den Andel, som findes anført i Assurandørernes Bøger, for o. s. v.«

Denne særlige Organisations-Form var altsaa oprindelig nødvendig for at komme forbi eller udenom Kompagniets Monopol. Som alt nævnt, bortfaldt dette imidlertid i 1850 og dermed ogsaa Hindringen for at omorganisere »De private Assurandører« til et paa Aktier grundet Kompagni. En Komité nedsattes herom, men den kom til det Resultat, at den gamle Organisations-Form frembød saa mange Fordele for Assurandørerne og saa stor Sikkerhed for de Forsikrede, at der ingen Anledning var til at gøre nogen Forandring.

Da man nu i Foraaret 1852 vilde oprette det ny Søforsikrings-Foretagende, var det naturligvis ogsaa paa Tale, hvorvidt man ikke skulde organisere det som et Aktieselskab. Naar man ikke desto mindre valgte nøjagtig den samme Organisations-Form som »De private Assurandører«, var det ganske ejendommeligt, med den Motivering, at man netop paa det udtrykkeligste vilde tage Afstand fra al solidarisk Hæftelse. For Bevidstheden stod det nemlig endnu saaledes, at et »Societet paa Aktier« forudsatte solidarisk Hæftelse — saaledes som det da f. Eks. ogsaa den Gang var Tilfældet med Aktieselskaber i England.

Ogsaa i saa at sige alle andre Henseender tog man »De private Assurandører« til Mønster og Model, medens man i Policierne oplag en Henviisning til »Bestemmelserne i det Kjøbenhavnske Assurance-Kompagnis under 2. April 1850 confirmerede Konvention«.

Da den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening startedes, fandtes der endnu kun omtrent en Snes Dampskibe i den danske Kolfardiflaade, men i denne Henseende skulde det snart blive anderledes. Hovedstaden havde just nu begyndt at vikle sig ud af sit aarhundredgamle Svøb. I Aarene 1848—50 var netop Kvæsthusbroen og Kajen ved Kvæsthusbroen blevet bygget, som Anlægsplads for den ny Sort Skibe, Dampskibene. I 1852 blev derpaa Demarkationslinien flyttet og derved »Broerne«, Øster- og Vesterbro, aabnet for fri Bebyggelse. De indledende Skridt blev taget til at føre Kjøbenhavn—Roskilde-Banen igennem til Korsør, samt en Bane tværs over Slesvig og langs igennem den jydsk Halvø. Danmark fik sin første Telegraflinie, hvorved der opnaaedes Forbindelse med Hamburg, og faa Aar derefter ophævedes endelig Øresundstolden.

Under disse forskellige Begivenheder maa det siges, at Den Kjøbenhavnske Søassurance-Forening var traadt ud i Livet i et heldigt Øjeblik.

Bandt Foreningens Stiftere kan nævnes J. W. Heyman, M. H. Bing (af Firmaet H. J. Bing & Søn), D. Halberstadt, Hans Rud. Puggaard, Alfred Hage, D. B. Adler, M. E. Hannover, Joseph Owen, Gustav Brock, J. E. Spanner (den ejendommelige Type af den tarvelige Skomager, som ikke blev ved sin Læst, som under personlig Forsagelse af All. hvad Andre henregner til Livets Gøder, kun levede for at lægge Skilling til Skilling og Daler til Daler, med det ene Maal for Øje, at den Gulddyng, han med saa meget Besvær havde skrabet sammen, skulde naa Værdien af én Million Rigsdaler; han vilde være »Millionær« — og han naaede akkurat dette Maal — medens Døden bankede paa hans Dør), endvidere Christopher Hage (Nakskov), Gustav Hage, V. Hage, C. Hage & Søn (Stegel), H. J. Baagøe (Svendborg), O. Bay (Rudkjøbing), W. Petersen (Odense), Benzønerne (Stubbekjøbing og Nykjøbing F.), Z. J. Levy (Horsens), H. C. Grønvold (Præstø), P. J. Kall (Frederikshavn), Meulengracht m. fl.

Den 23. Juni 1852 afholdtes den første Generalforsamling, hvor der til endelig Bestyrelse valgtes Grossererne Joseph Owen, D. Halberstadt, Puggaard og W. Prytz, samt Kaptajn P. W. Flensborg. Til Kommitterede valgtes Købmand Th. E. Ludvigsen og Orlogskaptajn O. Lütken. Foreningens første Forretningsfører blev daværende Fuldmægtig J. H. S. Gram og til dens Besigtelsesmand udnævntes Kaptajn H. C. Giese.

Angaaende Besigtelsesvæsnet blev der dog senere, om Efteraaret 1855, sluttet Overenskomst med de tvende andre kjøbenhavnske Søforsikringsselskaber og i Forening med disse ansattes Skibbygmester P. Barfoed, fra den 1. Juni 1856 tillige Kaptajn Schierbeck, som fælles Besigtelsesmand med Forpligtelse til at rejse til Strandingstederne i Havartilfælde for der at paase Assurandørernes Tarv.

Da Resultatet blev gjort op for det første hele Aars Drift viste det sig, at der var tegnet Forsikringer for næsten 9½ Mill. Rdl.

I 1856—57 naaede den samlede Tegningssum c. 20 Mill. Rdl.

I 1877 voksede Tegningen til 116.4 Mill. Kr., og Præmieindtægten til 1.195.000 Kr., men Aaret var et Uvejsaar, saa den i Aarets Løb til Skader ndbetalte Sum var saa stor som aldrig før, nemlig 1.120.000 Kr. Det næste Aar var Præmieindtægten noget større (1.286.000 Kr.) og de løbende Skadeserstatninger noget mindre, saa Netto Fortjenesten blev ret god.

Dog hermed var det ogsaa for denne Gang forbi med de »gode Tider«. De tvende næste Aar blev Foreningens værste og vanskeligste — Trængsels-Tider og Krise-Aar. Det lykkedes dog Foreningens daværende Forretningsfører Kaptajn i Marinen N. Jacobsen, der i 1873 havde alløst J. H. S. Gram, da denne paa Grund af Alder trak

sig tilbage fra Stillingen som Forretningsfører, bistaet af sin dygtige Formand Gram og Foreningens juridiske Konsulent, Advokat Klubien, at føre Foreningen frelst gennem alle Skær, skønt Situationen et Par Gange var saa kritisk, at Foreningens Opløsning var under alvorlig Overvejelse. Allerede i 1881 var man dog atter kommet i smult Vande, og fra den Tid er Foreningen gaaet saa jævnt og roligt fremad, at de efterfølgende Aar kan betegnes som Magsvejrslider.

Fra Midten af 90erne i forrige Aarhundrede og de første Aar af dette fandt der en stærk Stigning af Præmieindtægten Sted. Den var saaledes i 1894 708,043 Kr. og i 1901 1,383,293 Kr. og kulminerede i 1909 med en Sum af 1,617,620 Kr. I 1911 var den 1,317,106 Kr.

I 1904 døde Foreningens højt skattede Forretningsfører, Kommandør N. Jacobsen og afløstes af Kaptajn i Marinen H. Wolffhagen. Dennes Helbred var dog ikke stærkt, hvorfor han efter faa Aars Virksomhed maatte trække sig tilbage i 1911 paa Grund af Svaghed. Nu overtog Foreningens mangeaarige Kommitterede, Direktør Carl Gammelfl Stillingen som Forretningsfører, og i Forretningsførelsen indtraadte endvidere Foreningens mangeaarige Prokurist Joh. Behrendt, samt B. Dreyer. Som 1. Kommitterede fungerede Grosserer Gustav Hecksher.

### Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge bragte ydertligere Stigning i det hjeingaaende La Plata Marked, som udfoldede betydelig Aktivitet lige fra prompt Lastning til November inklusive, og der betalles højere Rater helt igennem, saaledes fra San Lorenzo Grænsen 23/6 à 23/9 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. August—September, c. 22/6 pr. Oktober, 21/6 à 22/ pr. November. Samtidig er U. S. meget fast med opadgaaende Tendens, men ret stille, da Rederne er høje i deres Fordringer. Østen og Sortehavsdistriktet viser ikke særlig nævneværdige Forandringer hvad Raterne angaar, og der har kun været sluttet forholdsvis lidt, men der menes at ville blive en Del at gøre fra Sortehavet pr. September og senere. Indtil nu er det næsten kun Azow, som har interesseret sig for Tonnage. I Nord- og Østersøfarten ligger Forholdene fremdeles særdeles gunstigt for Rederne med udmærkede Fragter baade frem og tilbage. Ogsaa fra Hvidehavet er Tønen fast, og der er særdeles høje Fragter at faa. Kulfragterne til Middelhavet er paa det nærmeste uforandrede, maaske dog nærmest en Kende højere for mindre Baade (1.500/1.300 Tons), og der er mange Returlaster for saadanne. Til Sydamerika er Kulfragterne fra Wales faldet lidt som Følge af det gode Marked hjemad pr. Efteraaret. Der er stadig et stort Begær efter Dampere paa Timecharter i saa at sige alle Farter, saavel for kortere som længere Perioder. For Østersø- og Hvidehavsfart bydes indtil 23/ pr. Std. for c. tre Maaneder, hvilket er 2 à 3 Shillings mere end i Aaret 1900. Alle-rede for næste Østersøsæson er der nu Forespørgsler.

Der sluttedes i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Kalkutta 32/6 Jute Dundee, 33/9 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet. 15. Aug.—15. Septbr. Hvide fra Avstralien 28/9, prompt, 32/6 pr. Januar. Bombay/Antwerpen 25/6 Erts (5,800) pr. August. Paa Dødvægl's Basis til to Havne U. K. eller Kontinentet fra Bombay 26/6 (8,000) pr. 1.—25. Septbr. Kurrachee/Antwerpen 20/6 à 20/9 alm. Skala (÷ 2 pCl.) pr. September, 21/3 prompt.

Sortehavet etc. Azow 14/ N. C. 15/ Hamburg for mindre Baade, c. 13/ Rotterdam, 13/3 Weser, 13/6 Hamburg større Baade, prompt, 1/ mere pr. 25. August—15. September. Til Norge 15/6 à 16/6 Basis én Lossehav. Fra Nikolajeff eller Odessa 12/3 Rotterdam, 12/9

Hamburg (6,500), prompt, Oljekager Novorossisk/Danmark (to Havne) 18/3, prompt. Salt Eupatoria/Petersborg 19/ (3,000), prompt. Erts Poli/Rotterdam 13/6 à 13/9.

Middelhavet. Smyrna/Hull 11/1½ (6,000) pr. medio August. Salt Torreveja/Kalkutta 10/6 (5,500) pr. Oktober. Esparto c. 17/ fra Aguillas, Oran eller Arzew til Skotlands Østkyst. Erts Talanta/Rotterdam 8/6, Middlebro 8/9, Villaricos/Emden 7/3 (7,000 Tons Baad, 1,000—1,000 Tons daglig). Algier/Tyne 7/. Arzew/Middlebro 8/. Fra Bilbao betalles 6/7½ Rotterdam, 6/10½ Middlebro, 6/9 Glasgow.

Nordamerika. For Deals fra Miramichi 57/6 à 60/ til Englands Vestkyst, 55/ fra Parrsboro. For Korn noteres fra Golfen 3/4½ à 3/6 til udsøgt Havn. Paa Netto Form c. 16/6 Bomuld 45/ à 47/6 fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen. Kul Virginia/Rio Janeiro 22/. River Plate 23/. Fra Portland (Oregon) er sluttet store Baade for Hvide til 48/9 U. K. eller Kontinentet pr. Oktober, 47/6 pr. 15. November—15. December.

Sydamerika. Fra Buenos Aires eller La Plata sluttetes store Baade 21/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Septbr.—10. Oktober, 20/ pr. Oktober, 19/6 pr. 10. Oktober—10. November, medens der fra San Lorenzo Grænsen betalles indtil 23/9 pr. 20. August—20. Septbr. og nedad til 21/6 à 22/ pr. November—10. December.

Østersøen. Petersborg byder 1/7½ til Rotterdam, prompt, 1/9 pr. Oktober, medens der til London kan opnaas 3 à 4½ d. mere, men prompte Varer er knappe. Der ventes ikke at ville blive Kornpartier af Betydning før godt ind i September. Trælasterne er paa Basis af Mrk. 30—31 for Pulpwood til Rotterdam, 39/ à 40/ for Kortprops til Østkyst Kulhavn, Frcs. 45—48 D/B. B. Antwerpen, Hfl. 21/ D/B. 1/3 Boards Amsterdam, 37/6 Hull, 40/ London. De øvrige russiske Havne er temmelig stille for Øjeblikket, men fra Botten er der mange Laster. Der betalles bl. a. fra Sverig eller Sydindland Frcs. 90 til Aleksandria, Frcs. 54. Kortprops Wiborg/Calais, Frcs. 60. Pulpwood Brahestad/Rouen, Frcs. 50. — Yxpila/Velzen, 42/6 D/B. B. Kemi/Kingslynn (720), Frcs. 53. Hudiksvall og Sundsvall/Ghent (450), 42/6 Skellefteå/London. For Korn noteres 1/6 Hvidebasis Königsberg/Rotterdam og for Sukker 8/ à 8/6 Danzig/London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth betalles 6/3 à 6/6 Kronstadt, 6/ Stockholm (4,500), 7/6 Sundsvall (1,700), 8/6 Jakobstad (850), 6/3 Lübeck (2,000), 5/ Rouen (1,800), 10/6 Algier (3,600), 12/6 Trapani (2,500), 11/3 Port Said (5,200). Fra Firth of Forth 6/9 à 7/ Kronstadt, 7/6 Stockholm (1,450), 7/ Kiel (2,200), 7/6 Bandholm (1,250), 8/ Kotka (1,400). Fra Cardiff 7/6 à 7/9 Kronstadt 8/ Lissabon (3,600 med 500 Tons Losning), 11 à 11/6 Genua, Frcs. 13 à 13½ Marseille, 11/3 à 11/6 Brindisi, 12/6 Venedig eller Ancona, 10/6 à 10/9 Port Said, 14/ Colombo (4,000), 11/9 Las Palmas eller Tenerifa, c. 21/ River Plate (nedre Havn), 21/ à 21/6 Bahia Blanca.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet holder Markedet sig fremdeles uforandret fast med endog lidt højere Rater i enkelte Tilfælde, hvor Befragterne var presset for at sikre sig promptest Tonnage, som vedvarende er meget lille, og der er rigelige Ladninger udbudt fra Bottenhavene og Finskebugten, medens Rusland ikke har mange Laster. Syd- og Vestsverig har nogle Trælaster ogsaa til ret antagelige Fragtrater, men de eftertragtes dog ikke med Forsejling, idet Bottenhavene lønner bedre. Østnorge har flere Laster til England og Frankrig til lidt højere Rater. Markedet ligger saaledes i det hele tilfredsstillende i denne Farl, og man tør haabe, at Raterne vil holde sig endog lidt længere frem i Tiden, naar Assurancepræmierne stiger.

(Fortsættes Side 470.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

•Efterretninger for Søfarende• omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

1837. **Vagere til Opmaalning udlagt.** Nordsøen. Til Triangulationsbrug er 4 sorte Vagere med Flag udlagt i Farvandet mellem »Vyl« Fyrskib og »Gradyb« Fyrskib. »Vyl« Fyrskib: 55° 23' (36") N. Br. 7° 45' (00") Ø. Lgd.

1838. **Grund tiltaget.** Ledemærke ubrugeligt. **Fjordgrunden.** Limfjorden. Fjordgrunden er tiltaget Ø. efter. Andavningsmærket for Indløbet til Krik: »Lodjerg Fyrtaarn godt fri V. for Kobberø Bakke« kan derfor ikke længere benyttes. Kobberø Bakke: c. 56° 43' N. Br. 8° 19' Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 470).

1839. **Skydevalsler.** Jægerspris. Isefjord. Den 14de, 16de, 17de, 18de, 19de, 20de, 21de, 23de, 24de, 26de, 27de og 28de September 1912 alholdes Skydevalsler fra Kl. 10 1/2 Fm. til Kl. 2 1/2 Em. ved Jægerspris. På de Dage, der skydes, hejses Signalfalg om Morgenen tidlig paa Kroblingbakke, c. 1000 m VNV. fra Christiansminde, samt paa Carolineløh. c. 600 m NV. fra Draaby Kirke. Naar Skydningen er til Ende nedhales Flagene. Under Skydningen er det forbudt at komme V.-Kysten af Horus-Herred ud for Øvelsespladsen og N. for samme indtil Alholm nærmere end c. 2 Sm. Alholm: 55° 55' N. Br. 11° 54' Ø. Lgd.

### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1840. **Drivende Pøleværk.** »Almagrundet« Fyrskib Ø. Østersøen. Den 28de Juli 1912 er der observeret et opretstående Pøleværk drivende c. 15 Sm Ø.-lig for »Almagrundet« Fyrskib. c. 59° 11' N. Br. 19° 42' Ø. Lgd.

1841. **Lystønde forandres.** Dunsø Nab. Ronneby Skærgaard. Svørrig. Omtrønt den 20de August 1912 forandres Dunsø Nab Lystønde til at vise hvidt To-Lyn hver 4 Sek. c. 56° 09' 07" N. Br. 15° 14' 40" Ø. Lgd.

1842. **Fyr forandres ikke.** Ursviken. Bottniske Bugt. Ursviken Fyr vil ikke blive forandret. c. 64° 41' N. Br. 21° 11 1/2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1223. Kjøbenhavn 1912.)

1843. **Oplysning om Afmærkning og Lods.** Finland. Foruden tidligere nævnte finske Farvande er nu følgende Farvande, til hvilke man kan faa Lods, afmærket: 1) Fra »Plovna« Fyrskib til Kemi. 2) Farvundene under Nådendal og Raumo Lods-Stationer. 3) Farvundene under følgende Lods-Stationer: Gulikrona, Marsund, Saggö, Degerby, Sottunga, Berghamn og Donö. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049. Kjøbenhavn 1912.)

1844. **Skær. Rönnskär V. Finske Bugt.** c. 7 1/2 Kbl S. 78 1/2° V. fra Rönnskär (Portkalund) Fyr ligger et tilsyneladende lille, kegleformet Skær med 1,5 m Vand. Rönnskär Fyr: 59° 56' 10" N. Br. 24° 24' 43" Ø. Lgd. (iflg. russiske Kort).

1845. **Grund Løft.** Finske Bugt. c. 880 m N. 60° Ø. fra Lötö Fyr ligger en 2. m Grund, hvor Kortene angiver 5, m. Lötö Fyr: 60° 20' N. Br. 26° 32 1/2' Ø. Lgd. (iflg. russiske Kort).

1846. **Fyr tændt.** Reval. Finske Bugt. Rusland. Ved Reval er tændt 2 grønlig-hvide, faste Fyr. 1 paa V.-Siden og 1 paa Ø.-Siden af Havnebassin Nr. 1. Lysvæne: 10 Sm. Fyrene faaes i Sigte straks efter Katharinalund S.-lige Fyr. c. 59° 26 3/4' N. Br. 24° 46 1/4' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1847. **Klokketønden Beliggenhed.** Memel. Tyskland. Den rød og sort stribeede Klokketønde med Ballon, mærket »Memel«, ligger nu paa 55° 44' 30" N. Br. 21° 02' 51" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

1848. **Bagfyr midlertidig slukket.** Warnemünde. I Følge Telegram fra »Marineamt« i

1871. **Ledeboer og Fyr forandret Farve.** Mobile Ship Channel. Mobile Bay, Alabama. Cut-off Channel Ledebøer er nu røde. Forbøgen: 30° 25' 15" N. Br. 88° 00' 45" V. Lgd.  
2) Second Bend Upper Fyrbygning er nu rød. 30° 37' 25" N. Br. 88° 01' 56" V. Lgd.

1872. **Fyr forandret.** Salt Cay. Turks Islands. Bahama Islands. Salt Cay Fyr viser nu hvidt, fast Lys hele Horisonten rundt. Da Fyret er ubevogtet, maa man ikke stole paa det. 21° 20 1/2' N. Br. 71° 12 1/2' V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1873. **Fyr forandret.** Civitavecchia. Italien V.-Kyst. Det grønne Fyr paa det N.-lige Hoved af Belgobryderen ved Civitavecchia viser En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 2. Sek., Mørke 2. Sek. Flammens Højde: 10 m. Lille, rundt Fyrtaarn, der staar 16 m fra N.-Enden af Belgobryderen. c. 42° 05 1/2' N. Br. 11° 47' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1761. Kjøbenhavn 1912.)

1874. **Bifyr tændt.** Capo S. Vito Fyr. Sicilien N.-Kyst. Under Fyret paa Capo S. Vito er tændt et rødt, fast Bifyr, der lyser fra N. 15° V. gennem N. til N. 45° Ø. over Skærene, som strækker sig N. i fra Fyret. Synsvidde: 2 1/2 Sm. 58° 11' 13" N. Br. 12° 44' 08" Ø. Lgd.

1875. **Advarsel mod drivende Miner.** Dardanellerne. Tyrkiet. Kontaktiminer er observeret i Drott i Dardanellerne. Strømmen vil sandsynligvis føre dem S. i og saafremt de ikke driver i Land i Strødet, vil de blive ført til Søs; en Mine er fornylig drevet i Land paa Øen Lemnos.

Paa Grund af stærke Storme er det sandsynligt, at flere Miner er gaaet i Drott og kan træffes enten i Strødet eller til Søs SV. for Indløbet. V.-lige Indløb: 40° 01' N. Br. 26° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 685. Kjøbenhavn 1912.)

1876. **Forandring af Belysning og Afmærkning.** Tripolis Hav. Tripolis. I Indløbet til Tripolis indre Hav foretages Uddybningsarbejder. Man skal passere Muddermaskinen med Forsigtighed.

2) Den røde Tønde S. for Indløbet til den indre Havn skal ombyttes med en Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser.

3) I Linten »Fyret paa Fort Spanish overet med den ydre Lystønde« udlægges, c. 665 m fra Lystønden, en Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser. Man skal passere mellem disse 2 Tønder.

4) Fyret paa Fort Spanish er til Forsøg forandret til at vise hvidt Lys fra S. 73° V. til N. 55° Ø., rødt derfra til N. 65° Ø., over Kalyuseia Grundene, hvidt derfra til S. 57° Ø.; i andre Retninger lyser Fyret ikke.

5) Fyret paa Castello del Pacla, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 8 Sek., lyser til Forsøg kun fra N. 49° Ø. til N. 58° Ø. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 8 Sm.

6) Paa Hamidié Batteri, c. 20 m S. 79° V. fra den engelske Kirkegaard, er tændt et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 7 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2 Sek. Fyret lyser til Forsøg fra N. 22° V. til N. 1° V. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid og sort stribet Fyrboake.

Tripolis: 32° 54' N. Br. 13° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1458. Kjøbenhavn 1912.)

### IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1877. **Vrag. Shab Ali. Strait of Jubal. Røde Hav.** Paa V.-Siden af Shab Ali ligger Vraget af en Damper med Skorstønen og 1 Mast over Vandet. c. 27° 49 1/2' N. Br. 33° 50' Ø. Lgd.

1878. **Grund eksisterer ikke.** Canal Sainte Marie. Madagascars Ø.-Kyst. Grunden i Canal Sainte Marie, c. 10 1/2 Sm fra Récif Blévee Fyr, eksisterer ikke. 17° 09' S. Br. 49° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1150. Kjøbenhavn 1912.)

1879. **Fyr tændes.** Hangarkota. Forinden V.-Kyst. Omtrønt den 1ste Oktober 1912 tændtes et rødt, fast Fyr c. 15 m V. for Tolldyningen i Hangarkota. Fyret skal lyse fra S. 27° V. gennem V. til N. 26° V. Synsvidde: c. 2 Sm. Hangarkota: 13° 27' N. Br. 74° 42' Ø. Lgd.

1880. **Vrag afmærket.** Chittagong (Karnafuli) River. Bay of Bengal. I Chittagong River, c. 300 m N. 51° Ø. fra Ring Bar Tønde, ligger Vraget af en Skonnert uden Mast. Dynden over Vraget er 4. m. Ved Vraget ligger en Vragtønde. c. 22° 19 1/2' N. Br. 91° 49 1/4' Ø. Lgd.

1881. **Belysning forandret.** Rangoon River. Bay of Bengal. 1) Pilá Kub (Chaung Deserters-Kreek) Ledefyr er flyttet c. 180 m SSV. i. Fyrlichten, N. 72 1/2° V.—S. 72 1/2° Ø., letter omtrønt midt i Lobet.



Berlin er det omringsværelse, faste Bugfyr ved Indsejlingen til Varmemunde slukket fra den 14. til den 20. August 1912. e. 54° 11' N. Br. 12° 05 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.

1849. »Kalkgrund« Fyrskib atter udlagt. »Flensborg Fjord«. »Kalkgrund« Fyrskib er atter udlagt og Fyrskibet »Reserve Sønderburg« indtrækket. e. 54° 59 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 9° 53 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1672. Kjøbenhavn 1912.)

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1850. Fyr forandres. Norge. 1) Naar Grønsholmen Fyrhulpe atter tændes, vil den vise rodt lys fra S. 18° V., fri V. om Bvarkskjæret, gennem S. og Ø. til N. 72° Ø., N. om Tøvk-lundet. I øvrigt uforandret. 68° 40' 15" N. Br. 16° 39' 45" Ø. Lgd.
- 2) Naar Langenes Fyrhulpe atter tændes, er den forandret til at vise lys med En-Formar-kelser. Lysset er rodt fra S. 60° V. til N. 73° V., fri N. om Masskjæret; hvidt derfra til N. 49° V., fri S. om Skruen; grønt derfra til N. 17° V., fri Ø. om Skruen; hvidt derfra til N. 10° V., fri V. om Klakkladet; rodt derfra til N. 40° Ø., fri Ø. om Hausen; hvidt derfra til N. 45° Ø., fri V. om Skejgen; grønt derfra til N. 89° Ø., fri S. om Sengen; hvidt derfra til N. 89° Ø., fri N. om St. Kræken; rodt derfra til S. 81° Ø. 69° 01' 50" N. Br. 15° 08' 00" Ø. Lgd.
- 3) Naar Nyksund Fyrhulpe atter tændes, vil den vise grønt lys fra S. 23° V., fri V. om Indroen til S. 46° V. I øvrigt uforandret. 68° 39' 50" N. Br. 15° 02' 15" Ø. Lgd.
- 4) Naar Stannæs Fyrhulpe atter tændes, viser den rodt lys fra S. 6° Ø. til S. 10° V.; hvidt lys derfra til S. 22° V.; grønt lys derfra til S. 43° V., midt mellem Sandtra og Vikotra; rodt lys derfra til N. 29° V. I øvrigt uforandret. 68° 48' 55" N. Br. 15° 29' 10" Ø. Lgd.
- 5) Naar Lyngvær N.-lige Fyrhulpe atter tændes, viser den rodt lys fra N. 21° Ø., fri V. om Fiskholmen til N. 26° Ø. I øvrigt uforandret. 68° 14' 10" N. Br. 14° 13' 30" Ø. Lgd.
- 6) Anklukken Fyrhulpe er flyttet til Indraskjær. Den viser lys med En-Formærkelser. Lysset er hvidt fra S. 45° V., fri S. om Bukkoen, til S. 40° V., fri V. om Bukkoen og Belsøen; rodt derfra til S. 35° V., fri Ø. om Bukkoen og Belsøen; hvidt derfra til S. 29° V., fri Ø. om Breiluren; grønt derfra til N. 67° Ø., fri N. om Vikingen; hvidt derfra til N. 37° Ø., fri Ø. om Kvillingene. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rodt og 3 Sm for grønt lys. 66° 31' 00" N. Br. 12° 52' 00" Ø. Lgd.
- 7) Gjesnukken Fyr brænder fremtidig fra 1ste Oktober til 31te Marts. 66° 13' 00" N. Br. 12° 08' 10" Ø. Lgd.
1851. Grund. Baake opført. Harsund. 1) e.  $\frac{1}{2}$  Kil S. 6° V. fra Skotten Skær i Ind-løbet til Harsund ligger et Skær med under 1,5 m Vand. 62° 52' 30" N. Br. 6° 53' 57" Ø. Lgd.
- 2) Paa Kralhen Skær er opført en sort Baake. 62° 51 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 6° 43 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.
1852. Vrag foretages eftersøgt. Elbon Munding V. Tyskland. Eftersøgningsen af Dan-deren, der var sunket e. 6 Sm V.  $\frac{1}{2}$  S. fra Fyrskibet »Elbe I«, har været uden Resultat. Fyr-skibet: 54° 00' N. Br. 8° 15 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 557. Kjø-benhavn 1912.)
1853. Belysning forendret. Nordenham. Weser. 1) De 2 yderste Due d'Alber i Foræn-gelsen af det S.-lige Loderværk ved Nordenham Fiskerihavn er borttaget. I Stedet for det røde, første Fyr, der brændte paa den yderste af disse Due d'Alber, er der tændt et rødt og grønt, fast Fyr paa den yderste af de nuværende Due d'Alber. 15 m V.-lig for det tidligere Fyr. Fyret viser rodt lys fra S. 74 $\frac{1}{2}$ ' V. gennem V., N. og Ø. til S. 65° Ø., grønt lys derfra til S. 45° Ø. 53° 29' 35" N. Br. 8° 29' 58" Ø. Lgd.
- 2) Midtgar Piers Due d'Albe Række, S. for Nordenham Fiskerihavn, er forlængt e. 120 m. Paa N.-enden af Due d'Albe Rækken er tændt 2 hvide, faste Fyr. Fyrene er overet i N. 63° V., hvilken Retning er vinkelret paa Due d'Albe Rækken. Flammens Højde: 4 $\frac{1}{2}$  m. 59° 29' 33" N. Br. 8° 29' 58" Ø. Lgd.
1854. Forsøgsstand udlagt. Jade. I Linien mellem Tonderne X og Y i Innebyede er udlagt en Forsøgsstand. Stedet er afmærket med en rød Ankerhøjde. Tonde Y: 53° 32' 21" N. Br. 8° 10' 40" Ø. Lgd.
1855. Vrag afmærket. Zuidzee. Holland. Over et Vrag, der ligger i 3 $\frac{1}{2}$  m Vand i Zuidzee, er der kun 3 $\frac{1}{2}$  m Vand. En Vragtønde er udlagt paa Stedet. 52° 31' 10" N. Br. 5° 27' 02" Ø. Lgd.
1856. Havneflaget. Harlingen. Zuidzee. Naar der er heist en rød Kugle eller to røde Lanterne (den ene over den anden) paa Signalmasten ved Wilhelmshaven er det for-budt at staa ind i Harlingen Havn. Harlingen: 53° 10 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 5° 24 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.
1857. Vrag. Imanien SV. Den 1ste August d. A. er der i Kurslinien fra »Haaks« Fyrskib til Hoek van Holland observeret en lodretstaaende gul Mast, der tilsyneladende var fast i en sunken Dammer. Fra Masten var der et langt Flag med et J. e. 52° 24 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 4° 09 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1680. Kjøbenhavn 1912.)

1858. Vrag. Slaak. Zægat van Brouwershaven. I Slaak er et Skib sunket 200 m N. fra Spidsude Nr. 2. Der er 3 m Vand over Dækket; Masterne rager ud af Vandet. Et Vrag-skip vil blive udlagt. 51° 39 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 4° 08 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.

1859. Dydede atlagen. Cockle Gateway og Paketfield Gat. England. 1) Dydden er atlaget bevidst paa Ø. Siden af Cockle Sand og ved N.-enden af North Scroby Sand. Der er nu kun 7 $\frac{1}{2}$  m Vand mellem Tonderne N. E. Cockle og S. E. Cockle, og 5 $\frac{1}{2}$  m Vand mellem Tonderne N. Scroby og N. W. Scroby. N. E. Cockle Tonde: 52° 42' N. Br. 1° 45 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.

2) I Paketfield Gat er Dydden nu kun 3 $\frac{1}{2}$  m. Inner Paketfield Tonde: 52° 27' N. Br. 1° 45 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.

1860. Dok fuldført. Oplysning om Lystønde. Immingham Dock. River Humber. Imming-ham Dok er fuldført. Paa begge Iderender af Dokpieren brænder 2 røde Fyr. Paa en Due d'Albe e. 1 Kil NV. t. V. fra Yderenden af NY-Pieren brænder 2 røde Fyr og e. 3 Kil SW. fra Yderenden af SW-Pieren brænder 2 røde Fyr.

Lystønde Nr. 7, S. for Holme Ridge, er en Lys- og Klokketønde. Dokindløbet: 53° 37 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 0° 11' V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1861. Fyr tændt. North Rock. Bermuda Islands. North Rock ulevogtede, hvide Blink-fyr, der viser Et-Blink hver 15 Sek., er tændt. Synsvide: 13 Sm. 32° 28' 30" N. Br. 64° 45' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1910. Kjøbenhavn 1911.)
1862. Taagesignal-Station oprettet. Tides Point. Piacentia Bay. Newfoundland S.-Kyst. Paa Tides Point, V.-Siden af Piacentia Bay, er oprettet en Taagesignal-Station med Diaphon, der giver To-Stød hver 90 Sek., Stød 2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 Sek., Pause 81 Sek. e. 47° 04' N. Br. 55° 06' V. Lgd.
1863. Lys- og Fløjtefyrtårnet. Northwest Ledge. Brier Island. Bay of Fundy. North-west Ledge Lys- og Fløjtefyrtårnet ligger nu i 38 m Vand. 0, Sm N. 4 $\frac{1}{2}$ ' Ø. fra Northwest Rock. 44° 19' 28" N. Br. 66° 24' 15" V. Lgd.
1864. Tønder fyrtæt. Dumping Ground. Boston Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Boston Harbør er Dumping Ground Klokketønde D. G. og Lystønde D. G. flyt-tet 1 $\frac{1}{2}$  Sm N. 72° Ø. i og ligger nu i e. 27 m Vand som følger: Klokketønden, N. 29 $\frac{3}{4}$ ' Ø. fra The Graves Fyr og S. 67 $\frac{1}{2}$ ' Ø. fra Egg Rock Fyr. Lystønden, heoldsvits N. 30 $\frac{1}{2}$ ' Ø. og S. 65 $\frac{1}{4}$ ' Ø. fra samme Punkter. The Graves Fyr: 42° 21' 55" N. Br. 70° 52' 11" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1769. Kjøbenhavn 1911.)
1865. Fyr og Taagesignal forendres. Goat Island Shoal. Newport Harbor. Rhode Island. Omtrænt den 20de August 1912 medlæges Goat Island Shoal Fyr og Taagesignal. Samtidig tændes et hvidt, fast Fyr, der vises fra et rodt, firkanteret, 6 m højt Tårn. N. 11° V. fra Linne Rock Fyr og N. 83° Ø. fra Fort Adams Taagesignal-Station. Flammens Højde: 8 m. Taage-signal vil blive givet med en klokke, der giver Tre-Står hver 10 Sek., 1 Sing, Pause 2 $\frac{1}{2}$  Sek., 1 Står, Pause 2 $\frac{1}{2}$  Sek., 1 Slug, Pause 5 Sek. 41° 28' 58" N. Br. 71° 19' 40" V. Lgd.
1866. Tønde udlagt. Fire Island Inlet. Long Island. New York. Sounded Wreck Ship-tønde 6 er udlagt ved Fire Island Inlet i 2 $\frac{1}{2}$  m Vand. S. 18 $\frac{1}{2}$ ' V. fra Sexton Island venstre Kant og N. 78° V. fra Fire Island Fyr, der ligger paa 40° 37' 37" N. Br. 73° 13' 08" V. Lgd.
1867. Dydede atlagen. Beaufort Harbor. North Carolina. Løbet over Barron ved Indløbet til Beaufort Harbør har ikke forandret Retning, men Dydden er atlaget til 4 $\frac{1}{2}$  m. Ledelyr-linien leder gennem det dybeste Vand, e. 34° 41' N. Br. 76° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1642. Kjøbenhavn 1912.)

### VI. Vestindien, Mexikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1868. Baake atter opført. Ship Channel Shoal. Key West Harbor. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ship Channel Shoal Baake 5 er atter opført. 24° 28' 23" N. Br. 81° 45' 52" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2096. Kjøbenhavn 1909.)
1869. Undervandsindring. Rebecca Shoal Fyr V. Florida Reefs. Florida. Danmeren »August Palmont« har rørt ved en Undervandsindring, sandsynligvis et Vrag, 2 Sm N. 71 $\frac{1}{2}$ ' V. fra Rebecca Shoal Fyr. e. 24° 35 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 82° 37 $\frac{1}{2}$ ' V. Lgd.
1870. Forandring af Fyr og Afmærkning. Tortugas. Florida Keys. Florida. 1) I South-east Channel, Tortugas, er løva Shoal vandret stribede Stumplønde blevet malet sort, og Long Key Shoal Nordøst End Stumplønde 3 er permanent indtrækket.
- 2) Omtrænt den 1ste September 1912 forandres Tortugas Harbør Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0, Sek., Morke 1, Sek. 24° 37' 46" N. Br. 82° 52' 50" V. Lgd.

2) c. 180 m N. 26° V. fra ovennævnte Bagfjvrs nuværende Plads er tændt et hvidt, fast Fyr. Bagfyret holdt overet med dette Fyr i S. 26° Ø. leder gennem Farvandet Hmavn Reach. c. 16° 30' N. Br. 96° 17 1/2' Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

1882. Grund fundet. Tree Island N. Singapore Main Strait. En Grund med 10 m Vand er fundet 10 3/4 Kbl N. 31° Ø. fra Tree Island Fyr. 1° 10' 24" N. Br. 108° 40' 14" Ø. Lgd. (illg. engelsk kort Nr. 2404)

1883. Baake opført. Kap Solotoi. Sibirien. Paa Kap Solotoi er opført et sort Kors. 47° 19' 20" N. Br. 188° 59' 35" Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

1884. Karantænestemmelser. Norge. — Porto Rico og Trinidad er erklæret pest-smittet.

Sverrig. — Departementet Algier er erklæret pestsmittet.

Tyskland. — Porto Rico og Algier er erklæret pestsmittet.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Aug. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Førene Dampskibs-Selskab	119 1/2 - 1/4	119 1/4	119 1/2
Danmark	114 - 1/2	114	114 1/4
Norden	120 1/2 - 1/4	120 1/4	121 1/4
København			
Carl	120 1/2 - 1/4	120 1/4	120 3/4
Dannebrog	124 - 1/4	121 1/2	124 3/4
Skjold	107 1/2 - 3/4 - 108	107 3/4	108
Urania	41 - 1/4	44	41 1/2
Neptun			
Dampsk. af 1896	122 1/4 - 123	123	123 1/2
Hejmdal	130 - 129 3/4	129 1/4	129 1/2
Østasiatisk	139 1/2	139 1/2	139 3/4
Østersøen			
Nordseen			
Gorm	121 1/2 - 122	121 3/4	122
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingerske-Dampskibs Selskab			
Førene Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	69	69	69 1/4
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % førene Dampsk. af 88			
5 1/2 % førene Dampsk.-Selsk.			
4 % Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditføren. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.			
3 1/2 % uops. Stats		87 1/2	88 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		84	86
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.		89	91
4 % — — 2. Serie		91	96
4 % — — 1.		95 3/4	97 3/4
3 1/2 % Østift. Kreditf.		88 1/4	90 1/4
4 % — — 7.		92 1/4	93 1/4
3 1/2 % Landkreditk.		86 1/4	88 3/4
4 % Østift. Kreditf.		93	93 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		151	153
Privatbank		113 3/4	114
Landmandsbank		141	141 1/4
Handelsbank	143 3/4	143 3/4	144
Grundejerbank		15 1/4	15 3/4
Burm. & Wain	110 - 109 3/4	109 1/4	109 1/2
Helsingers Jærnsk.	102 1/2 - 3/4	103 3/4	104
Sukkerfabr.	240 - 1/4	240 1/4	240 1/2
Bryggeri Aktier	222 - 1/2	222	222 1/4

**Vækselkurser d. 14. August 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.21	18.17
Paris	72.10	
Amsterdam	151.00	
Wien	75.60	

**Notering paa Berlins Børs d. 13. August 1912.**

Russiske Noter	216.35
4 % Russiske Consols	90.50
3 3/4 % — Boden Kredit	88.10
5 % Mexikanske 1899	100.10
5 % Rumænske Stats	101.00
4 % — — 1890	95.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Førene Dampsk.“ 728,000, „Danmark“ 76,000, „Norden“ 152,000, „Carl“ 84,000, „Dannebrog“ 436,000, „Skjold“ 72,000, „Urania“ 32,000, „Dampskib af 1896“ 152,000, „Hejmdal“ 104,000, „Gorm“ 69,000, „Neptun“ 100,000, „Dansk-russisk“ 520,000, „Østasiatisk“ 76,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Returfragter Vést fra er ogsaa faste saavel for Kul som Clay, men Tøveren er paa nogle Kul- og Claypladser længere end ønskelig. Kulfragterne til danske Havne er 10 à 11 £ pr. Keel efter Størrelse og Losseplads.

Med Hensyn til de mindre Skibe tegner Nordtyskland forholdsvis godt; det regnfulde Vejr sinker, Høsten en Del, og Afskibning af ny Rug er derfor endnu langt fra i fuld Gang. Som vi antydede i forrige Beretning er Königsberg nu højere stemt og byder 5 M.; Rostock er ligeledes fastere og slutter 4 M. for Rug; men ellers udbydes af Korn fra de andre tyske Havne saa godt som intet. Stettin og Lübeck er begge livlige, henholdsvis med Kul, Cement og med Gips, Fosfat og Raajernladninger. Lübeck noterer til Kalmar, Ahus  $3\frac{3}{4}$  à 4 M., danske Provinshavne 4 à  $4\frac{1}{2}$  M. og noget højere Rater gennemføres fra Stettin; ogsaa en Del Rapsladninger, bl. a. fra Neustadt til Kjøbenhavn, er fremme til 4 à  $4\frac{1}{2}$  M. Sverig er lige uforandret, mulig fastere. Karlshamn noteres saaledes fra Havnen til Stettin 4 M., Lysekil 5 M. og undertiden med Gratifikation. Norge er som Folge heraf ogsaa fastere stemt med sine Feldspathladninger, hvoraf der er en Del, og  $5\frac{1}{2}$  M. til Stettin og 6 M. til Hamburg vil sikkert kunne faas. Sundhavnene noterer af Lervarer til Königsberg 4 à  $4\frac{1}{2}$  M., Kiel  $3\frac{1}{2}$  M., Hamburg 4 M., samt Godning til Danmark omkring 13 Øre. Danmark er for Provinsernes Vedkommende lige stille: fra Bornholm søges en Del Tonnage baade til danske Provinshavne og til Tyskland. Kjøbenhavn er ogsaa ret stille og slutter forholdsvis lidt, bl. a. Soyakager til Fakse 10 Øre, Hvede til Malmö 8 Øre, Ahus (Sverig) 11 Øre.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson, er i disse Dage den i Liverpool hjemmehørende Damper »Domino«, bygget i England 1877, ladende 1,150 Tons dw., med Klasse i engelsk Lloyd, solgt til d'Hrr. Bengtsson & Co. i Uddevalla. Købsummen ukendt.

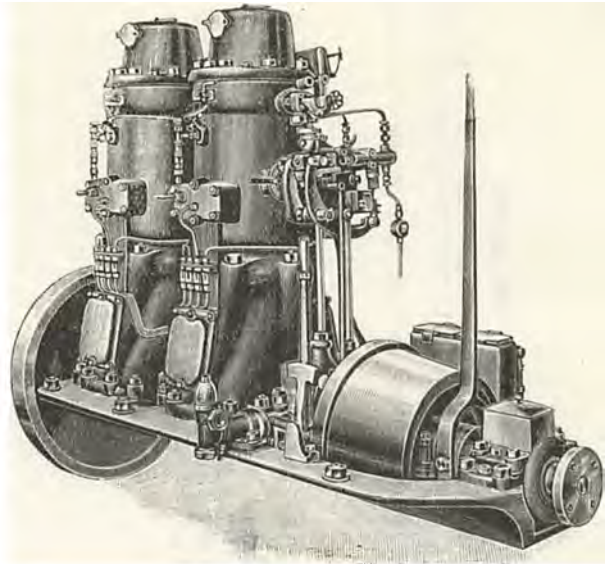
Gennem samme Firma er Galease »Nora« af Kjøbenhavn solgt til A/B. Karta & Oaxen, Stockholm.



## Skibsefterretninger Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 12./8. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 3./8. — Algarve, Borries, ank. hertil 10./8. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Havre 13./8. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. hertil 14./8. — Antwerpen, Madsen, afg. Petersborg 12./8. — Arkansas, Petersen, ank. Rotterdam 13./8. — Arno, Fischer, ank. Marseille 9./8. — Aurora, Gommesen, afg. Neapel 12./8. — Beira, Lunge, afg. Petersborg 13./8. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 30./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 10./8. — Christian IX, Holm, ank. hertil 10./8. — Dagmar, Bugvad, afg. herfra 12./8. — Eshjerg, Struве, afg. herfra 13./8. til Riga. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 23./7. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 29./7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 10./8. — Hengest, Mueck, afg. herfra 13./8. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 10./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 7./8. — Jolantha, Rasmussen, ank. Königsberg 13./8. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 13./8. — Kentucky, Andresen, ank. Leith 13./8. — Kiev, Jørgensen, ank. Riga 12./8. — Kursk, Wiencke, pass. Brunsbüttel

**Engelsk.** **C. H. Funch,**  
British Vice-Consul.  
Kongelig edsvoren Translater og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal.  
træffes 10-1.  
Telefon 4210. Privat Telefon Helrup 1152.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte ometyrbare.

Kinerepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO.** (Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28.

København.

Telefon 2688.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa  $\frac{1}{2}$  Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

12./8. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 9./8. — Louise, Larsen, ank. London 12./8. — Louisiana, Ørsted, afg. Norfolk 9./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Marseille 12./8. — Minsk, Harder, pass. Brunsbüttel 13./8. — Morsø, Nellemann, ank. hertil 14./8. — Moskov, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 10./8. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Newcastle 13./8. til New York. — Nordjylland, Søberg, pass. Brunsbüttel 9./8. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Riga 11./8. — Odessa, ank. Libau 10./8. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 13./8. — Oskar II, Hempel, ank. hertil 13./8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Jacksonville 9./8. — Porm, Gotthardt, ank. London 13./8. — Pregel, Iversen, ank. hertil 13./8. — Saga, Hansen, pass. Holtenau 13./8. — Saratov, ank. Hull 7./8. — Saxo, Müller, afg. Hull 13./8. — Seine, Le Dizes, ank. Petersborg 10./8. — Texas, Clauson-Kaas, pass. Dartmouth 13./8. — Thyra, Dam, afg. herfra 14./8. — Tiber, Bech, afg. Antwerpen 10./8. — Tomske, Wilberg, ank. Antwerpen 11./8. — Tula, Therkildsen, afg. Pera 4./8. — Tyr, Thøning, afg. herfra 13./8. — United States, Göttsche, ank. New York 6./8. — Viking, Meyer, ank. Petersborg 6./8.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Kristinestad 11./8. — Amalienborg, pass. Kjøbenhavn 12./8. — Anna Mærsk, pass. Kjøbenhavn 11./8. — Brattingsborg, ank. Narva 9./8. — Borglum, ank. Ypila 7./8. — Chassie Mærsk, ank. Hommelvik 5./8. — Dansborg, ank. Huelva 9./8. — Eleonora Mærsk, ank. Huelva 6./8. — Elsborg, pass. Pernis 10./8. —

Esrom ank. Glasgow 26/7. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 10/8. — Fredensborg ank. Pernau 2/8. — Frederiksborg ank. Newcastle 7/8. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 12/8. — Gurie pass. Skagen 12/8. — Hammerhus pass. Funchal 5/8. — Harrildsborg ank. Boness 8/8. — Hundborg pass. Weymuth 11/8. — Høneborg afg. Pernau 11/8. — Jelling ank. Rotterdam 9/8. — Jømsborg afg. Huelva 9/8. — Jungshoved ank. Rotterdam 7/8. — Jægersborg afg. Barry 8/8. — Kallundborg ank. Petersborg 11/8. — Kalo pass. Hanstholm 11/8. — Klampborg ank. Tenerife 30/7. — Kronborg pass. Norfolk 28/7. — Lejre ank. Huelva 10/8. — Lilleborg afg. Koinisaari 11/8. — Marselisborg ank. Sarpsborg 10/8. — Næsborg ank. Helsingør 7/8. — Peter Mærsk ank. Dordrecht 9/8. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 11/8. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 10/8. — Silkeborg ank. Barry 8/8. — Skanderborg ank. Tenerife 31/7. — Skjoldborg ank. Pernau 10/8. — Skodsborg ank. Warrington 10/8. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 12/8. — Stegelborg ank. Archangel 11/8. — Stjerneborg ank. Antwerpen 9/8. — Søborg ank. Las Palmas 18/7. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 10/8. — Ulfsborg ank. Las Palmas 29/7. — Uranienborg afg. Petersborg 10/8. — Vishorg pass. Kjøbenhavn 10/8. — Vordingborg pass. Ushant 11/8. — Ørkild afg. Sabang 8/8.

**Vesterhavet.** Nordsoen, Gram, afg. Burgstaaken 13/8. til Hamnholm. — Dagmar, Skou, ank. Esbjerg 13/8. — Nancy, Mikkelsen, afg. San Juan 12/8. til Ghent. — Cito, Jepsen, afg. Sevilla 12/8. til Honfleur. — Bodil, Jensen, ank. Petersborg 12/8. — Nexos, Sørensen, ank. London 12/8. — Karla, Nielsen, pass. Helsingør 12/8. for Petersborg. — Rigmor, Uldall, afg. Ipswich 12/8. til West Hartlepool. — Inger, Schiff, ank. Hamburg 11/8. — Thyra, Jessen, pass. Sagres 13/8. for Sevilla. — Hebe, Gregersen, afg. Sevilla 11/8. til Mazagan. — Nautik, Nielsen, pass. Helsingør 11/8. for Alicante. — Ellen, Hansen, pass. l'Onessant 11/8. for Rotterdam. — Fylla, Brinch, ank. Barcelona 11/8. — Olga, Christensen, ank. Grimsby 11/8. — Nora, Lauritsen, ank. Burntisland 11/8. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 10/8. for Alicante. — Gerda, Iversen, pass. l'Onessant 10/8. for Valencia. — Laura, Lund, afg. Coreubion 9/8. til Ghent.

**Dania.** Ely, Duhn, ank. Marseille 11/8. — Nelly, Clausen, afg. Marseille 10/8. til Norresundby. — Fanny, Eriksen, afg. Valencia 12/8. til Karthage. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 12/8. for Mahaga. — Alexy, Sørensen, ank. Abo 9/8. — Dagny, Bang, ank. Kolding 13/8. — Mary, Clausen, pass. Keiser Wilhelm Kanal 6/8. for Dunball Wharf.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Windau 13/8. — Johan Siem, Nielsen, afg. Sunderland 9/8. til Kronstadt. — Harald Klignard, Rasmussen, ank. Liverpool 12/8. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 28/7. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Partington 30/7. til Sydney N. B. — Excellence Pleiske, Tannebek, afg. Hull, 7/8. til Kronstadt. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Petersborg 10/8. til Tofte. — Generalkonsul Pallison, Christensen, ank. Miramichi 3/8. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Funchal 10/8. til Danmark. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 10/8. til Miramichi. — Newa, Dahl, ank. Pugwash 21/7.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, afg. Riga 13/8. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 10/8. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Libau 9/8.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Petersborg 11/8. — London, Bom, afg. Hull 12/8. til Kronstadt. — Paris, Tholander, ank. Boness 10/8. — Bryssel, Kaus, pass. Kjøbenhavn 13/8.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 8/8. — Wien, Boeck Hansen, ank. Stockholm 12/8. — Roma, v. Thum, afg. Kemi 10/8. til Sarpsborg.

**Urania.** Eklipika, Hemmingsen, afg. Norfolk 11/8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Sundsvall 10/8. — Svend, Schmidt, ank. Methil 10/8. — Urania, Clausen, afg. Grimsby 12/8.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Uleåborg 10/8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Hull 12/8. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 11/8. — England, Andersen, ank. Ghent 9/8. — Rusland, Benretsen, ank. Ghent 9/8.

**Europa.** Frankrig, Friis, afg. Aarhus 13/8.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Libau 12/8. — Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 12/8.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Rotterdam 11/8. — Freja, Nielsen, afg. Hull 11/8. — Vera, Thing, ank. Esbjerg 13/8.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Calais 10/8. — Martha, Christensen, ank. Methil 13/8. — Elva, Rathje, afg. Archangel 13/8. — Therese, Pedersen, afg. Tyne Dock 7/8. — Harriet, Larsen, ank. Archangel 10/8. — Dagny, Therkildsen, afg. Norrköping 10/8. — Simone, Møller, ank. Sunderland 11/8. — Joanne, Olsen, afg. Hernsund 8/8. — Vera, Larsen, ank. Archangel 1/8. — Daisy, Jørgensen, afg. Kronstadt 13/8. —

Annie, Leth, afg. Archangel 12/8. — Kamma, Løffler, afg. Blyth 9/8.

**Torm.** Sara, Jensen, afg. Grangemouth 6/8. — Helene, Sørensen, afg. Spjutsund 8/8. — Sjølland, Svarter, afg. Aulhus 12/8. — Agæte, Dam, afg. Petersborg 13/8. — Hermia, Farup, ank. Svendborg 11/8. — Alice, Jørgensen, ank. Methil 12/8.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersborg 9/8. — Ragnhild, Schultz, ank. Faaborg 11/8. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 10/8. — Estrid, Hansen, afg. Rostock 13/8. — Gunhild, Hansen, ank. Caen 9/8.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, afg. Tromsø 8/8.

**Dansk Rederi Aktieselskab.** Thorvaldsen, Steffen ank. Kiel 11/8.

**Æro.** Emanuel, Svane, ank. Uleåborg 7/8. — Enighed, Jensen, ank. Kolding 10/8. — Erindring, Nielsen, ank. Methil 10/8.

**Thuro.** H. A. Hausen, Hansen, ank. Ystad 8/8.

### Sejlskibe.

**Fano-Sønderho.** Martha, Fischer, afg. Garston 11/8. til Rio Grande.

**Ranne.** Kastor, Møller, ank. Memel 4/8. — Hermod, Grønvold, ank. Holtenau 5/8. — Nestved ank. Kjøbenhavn 5/8. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Karrebaksmunde 7/8. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 8/8. — Hans Peter, Holm, ank. Horsens 9/8. — Argus, Holm, ank. Kalmar 9/8. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 10/8.

**Svendborg.** Neptunus, Nielsen, ank. Drobak 6/8. — Elle n, Andersen, pass. Helsingør 7/8. — Capella, Hansen, ank. Petersborg 7/8. — Roma, Jensen, ank. Osearshavn 6/8. — Emilie, Rasmussen, ank. Norrköping 6/8. — Belloua, Nielsen, ank. Wiborg 7/8. — Cusper, Hansen, ank. Lübeck 8/8. — Urda, Robach, ank. Drobak 8/8. — Zenitha, Jensen, ank. Burntisland 8/8. — Brødrene, Jørgensen, ank. Exeter 7/8. — Niels Juel, Olsen, ank. Gelle 9/8. — Coacordia, Henriksen, ank. Kjøbenhavns Red 9/8. — Kathrine, Clausen, ank. Korsør 10/8. — Ruth, Falentin, ank. Drobak 9/8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Pontreux 9/8. — Cathrine, Hansen, ank. Deal 9/8. — Union, Olsen, ank. Rudkjøbing 9/8. — Hans Ditley, Christensen, ank. Södertelje 9/8. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Dieppe 10/8. — Dagny, Rasmussen, ank. Lorient 12/8. — Carl, Clemmensen, ank. Rostock 11/8. — Newsky, Nielsen, ank. Luleå 10/8. — Anna, Fisker, ank. Skejftea 10/8. — Pallesen, Jensen, ank. Rudkjøbing 10/8. — Marie, Andersen, ank. London 12/8. — Elise, Audreassen, ank. Petersborg 12/8. — Mine, Nielsen, ank. Anstruther 12/8.

**Æro.** Maagen, Mortensen, ank. Herrenwick 6/8. (New Foundland). — Signe, Hansen, ank. Frederikshavn 7/8. — Johanne, Hansen, ank. Drobak 7/8. — Alf, Hansen, ank. Søby 7/8. — Mariane, Petersen, ank. Swinemünde 7/8. — Ægir, Winther, ank. Banff Red 7/8. — H. C. Christensen, Frederiksen, afg. Marstal 7/8. til Sverig. — Mette, Bager, ank. Klagsvik 7/8. — Rolf, Christensen, ank. Bahia 7/8. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 7/8. — Dueen, Hay, ank. Karlshamn 8/8. — M. Hay, Petersen, ank. Boness 7/8. — Karen, Boye, ank. Methil 8/8. — Phoenix, Christensen, ank. Gelle 7/8. — Nana, Østermann, ank. Nakskov 7/8. — Svalen, Rosenbeck, ank. Haires Harbour (Labrador) 8/8. — Yrsa, Hansen, ank. Domino (N. F.) 8/8. — R. Fabricius, Hansen, ank. Grand Bank (N. F.) 8/8. — Pampa, Svendsen, ank. Danzig 9/8. — Merkur, Christensen, ank. Ørnskjoldsvik 9/8. — Atlantie, Rasmussen, ank. Dakar 9/8. — Sostrene, Christensen, ank. Cadix 9/8. — Arken, Andersen, ank. Trawemünde 9/8. — Amor, Hansen, ank. Assens 8/8. — Eos, Christensen, ank. Burntisland 10/8. — Elsa, Boye, ank. Swinemünde 10/8. — Adele, Weber, ank. Warnemünde 10/8. — Norden, Rasmussen, ank. Sundsvall 10/8. — H. C. Grube, Svane, pass. Falmouth 9/8. for Hamburg. — Forældres Munde, Christensen, ank. Råå 10/8. — Neptun, Skals, ank. Rønneby Red 10/8. — Skirner, Rasmussen, afg. Herringekow 1/8. til Ryll. — Gloria, Fabricius, ank. Knebel Vig 10/8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Libau 11/8. — Mary, Andersen, ank. Mullerup 10/8. — Rota, Olsen, ank. Chatham (N. B.) 11/8. — Svip, Jensen, ank. Swinemünde 11/8. — Christiane, Bager, ank. Danzig 11/8. — Johanne, Stegmann, ank. Warnemünde 12/8. — Anna, Christensen, ank. Maranhau 10/8. — Viking, Weber, ank. London 12/8. — Munde, Rasmussen, ank. Swinemünde 11/8. — Amor, Hansen, ank. Karlshamn 11/8. — Freja, Kock, ank. Karlshamn 12/8. — Hejmdal, Staugaard, afg. Svartvik 11/8. til Guernsey. — Ingolf, Olsen, ank. Burntisland 12/8.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. August 1912. — Sø- og Handelsretsdomme. — Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 1.

## Fjerde Søforsikrings-selskab lim. i København

Tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.  
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

Internationale Agentur for

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshof“

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgvlet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

## A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalstrandstougværks-Fabrik

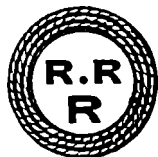
**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

**Jærn- og Staalouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen  
Aarhus.



## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i København: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carlbøllermann, København.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i København:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:  
„Danskellloyd“.



Har De én Gang prøvet

## Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer, ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kapitajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

## De private Assurandeurer lim. i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg til-  
byde bedste Kvalitet af

**Grøn Sæbe i Baller à 50 Kilo . . . 26—30 Kr.**

**Brun Sæbe . . . . . 28—36**

**Marsellesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre**

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt  
Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schønbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Taga 1113.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørger.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

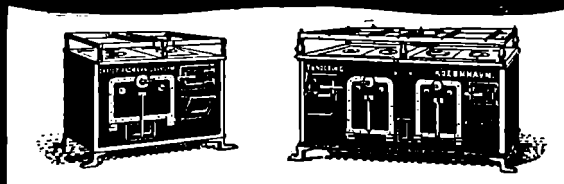
Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



## DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lantorner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsprovianterling.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Classes Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

### Undervisning

i Dansk (Retekrivning, Korresp.), Tysk, Engelsk, Fransk. For Sømænd, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa **Bendixens Kursus. Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.**



## OLSKIND

### Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæs overall.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier**, Kastrup (Amager).

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

St. Petersburg  
Tlf. : „Hansens“

Tlf. „Hansens“  
Cronstadt

Telefon: 200.

**ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

## Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eftert.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler Aarhus

## AXEL LUND A/S

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

Overretsaagfører

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

## Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. Palæ 1636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

## Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

Tlf. 7898.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til  
Nutidens billigste Priser

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

## G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Saen. Fri

Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshaandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

**LØGSTØR**

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

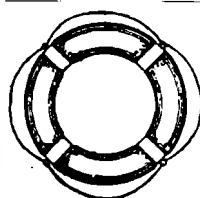
**Carl Nielsen,**

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



## ROAR ROSING,

Vestervoldgade 92, København B.

Redningsapparater

af Renhaar og Kapok.

## Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske  
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.

Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

**Frederik Hansen, Vejle.**

**A. WILSON, Kobbersmedie**

**Alt Skibsarbejde udføres.**

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsærselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.**

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS**

**DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS**

**SHIPYARD:**

**HOBOKEN near ANTWERP.**

**TELEGRAPHIC ADDRESS:**

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

**ENGINE and BOILEE WORKS**

**DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.**

**Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.**

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

**Skibshypothekbanken**

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

**KAY DYHR.**

(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD.**)

Telefon ( 8901. Kvæsthuegade 3, St. Telegr.-Adr.:  
( 6886. Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**HÄNSCHELL & CO.**  
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

**Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.**

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.



**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN.**

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Petitlinie A 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 60-61. Kjøbenhavn, Torsdag den 22. August 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063. Telegr. Adr. Amlanta  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og Redningsbæltter.  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlavej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juelgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

  
**65 Kr. Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret  Varemærke

**Rustbeskyttende Farve**  
til Bunkers og Lastrum  
Telefon 5601  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn, Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
og besørger  
telegrafiske Udbetalinger  
paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben hver Dag fra Kl. 10-5.**

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

**Sextanter-Kompasser**  
  
Capt. Clausens  
Kontroltydemaaler  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
15 KØBMAGERGADE 15  
Undgaa Fejltagelse.

**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
Vesterbrogade 26. Telef. 6198  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
Maskinbyggeri, Kødelsmedle, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedle.  
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramsadresser: „NEWS, WALLSEND" og „NEWS, SUNDERLAND".

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Allt Skibsarbejde udføres**  
Nyhavn 37 **Specialitet: Skibsklosetter.**



# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Skibsfører.

Yngre, velanbefalet, søger Skib at føre eller Forbindelse med nogen, der vil indskyde Kapital som 1ste Prioritet i et nyt, tidssvarende Skib. Bill. mrkt. „248“ indlægges paa dette Blads Kontor.

## Til Salg.

Aaben Bugserbaad „Dagmar“, 741 Netto Register Tons, bygget hos Burmeister & Wain i 1866, ny Kedel i 1898, 29 ind. H. K., er til Salg. Nærmere Oplysninger ved skriftlig Henvendelse til

Ferd. Schach Jacobsen,  
p. t. Edelslundsvvej 2 B.,  
Taarbæk pr Klampenborg.



## C. L. Seifert



Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresso

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg  
rebetaler sig med alt til faget behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

## C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts ENN.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

## RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

## ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn  
køber gerne for den  
brugbare Dyr.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manila- og Hampfougværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Køb og Salg af Sell- og Dampskibe.

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

## AVANCE-MOTOREN

Guldmedaille Fiskerludstillingen  
1912 samt NORDISKE VANDRE-  
PRÆMIE 3 Gange.

Bedst eksisterende Ranolliemotor, specielt egnet til Fisker-  
& Brugsfartøjer, samt stationært Brug

Katalog &amp; Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

Internationale Agentur for

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til  
Forberedelses- og Mellem-  
skoleklasserne; 1 Gymnasie-  
klasse nyspr. og mat. og 2  
Gymn. nyspr. Program sendes.  
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

## Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering  
Holbergsgade 24  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjorchjensens.  
Telefon 7262.

Har De én Gang prøvet

## Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,

ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trætte Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Kjøbenhavn, d. 22. August 1912.

Vi har fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening modtaget følgende:

Sundhedspas i franske Havne. Da der vedvarende indløber Forespørgsler til Foreningen angaaende de franske Karantænebestemmelser, skal man oplyse om, at den franske Regering under 13. Januar d. A. har udstedt et Dekret om Udstedelsen, Viseringen og Nødvendigheden af Sundhedspas i franske Havne.

Dekretets Bestemmelser for ikke-franske Skibe, der er Foreningen meddelt af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, gaar i det væsentlige ud paa følgende:

»Et Skib maa kun medføre ét Sundhedspas, der gaelder fra Afgangshavnen og til den sidste Bestemmelsehavn.

Det udstedes af den lokale Sundhedsautoritet i Afgangshavnen, men skal, hvis dette kan lade sig gøre, vises og noteres af den franske Konsul i denne Havn, ligesom det ogsaa skal vises i alle de Havne, Skibet anløber paa Vejen. For at være gyldigt maa Passet dateres selve den Dag, det udleveres.

Forpligtelse til Sundhedspas eller til Konsulatsvisering af saadant foreligger i alle Tilfælde, naar et Skib henholdsvis kommer fra eller anløber:

- 1) Havne udenfor Evropa med Undtagelse af Havne i Alger og Tunis, og Havne i Amerika ved det atlantiske Ocean Nord for 40° N. Br.
- 2) Havne ved Sortehavet og det europæiske Tyrkiske Kyster ved Arkipelaget og Marmarahavet.

Som Følge heraf er altsaa Skibe, som kommer fra:

- 1) andre europæiske Havne, end Havne ved Sortehavet og Tyrkiets Kyst, ved Marmarahavet og Arkipelaget,
- 2) Havne i Alger og Tunis samt
- 3) Havne i Amerika ved Atlanterhavet Nord for 40° N. Br. under normale Forhold fritaget for Forpligtelsen til Sundhedspas eller Visering af saadant: men Forpligtelsen indtræffer ogsaa for disse Havnes Vedkommende, naar de bliver erklæret for smittet med eksotiske, pestaglige Sygdomme saasom Kolera, Pest, gul Feber etc.

Saadan Forpligtelse kan eventuelt ogsaa komme til at paahvile Skibe, der har befundet sig i Nærheden af saadanne Havne, selv om de ikke har haft direkte Forbindelse med disse.

Et Skibs Sundhedspas maa enten betragtes som rent eller ikke rent. Det er rent, naar det konstaterer, at der ikke findes pestagtig Sygdom, dér hvor Skibet kommer fra eller i Nærheden deraf. Passet er ikke rent, naar det modsatte er Tilfældet.

Det er Sundhedsautoriteterne i et Skibs Ankomsthavn, der tager Bestemmelse om, hvorledes Sundhedspasset skal betragtes.

En Skibskaptajn, som ikke er forsynet med Sundhedspas, naar han burde være det, eller som er i Besiddelse af irregulært Pas, f. Eks. derved, at han har forsomt den paabudte Visering, kan ved Ankomsten til fransk Havn idømmes Straf i Henhold til Artikel 14 i Lov af 3. Marts 1822 uden Hensyn til de Forholdsregler, der for Skibets Vedkommende maatte blive truffet som Følge af hans Fejl og den Retsforfølgning, han iøvrigt maatte blive underkastet, hvis der foreligger en bedragerisk Handling fra hans Side.

Naar et Skib kommer fra eller anløber en pestsmittet Havn, er Ifaldelse af de omtalte Straffebestemmelser dog paabudt, saafremt Kaptajnen har haft Kendskab til den ham paahvilende Forpligtelse.

I øvrigt henvises til en Meddelelse fra Søfartsministeriet, optaget i *Dansk Søfartstidende* Nr. 84 for 31. Oktober 1911, hvorefter Skibe, kommende fra russiske og finske Østersohavne og bestemt til franske Havne, fremtidig ikke behøver at medføre Sundhedspas eller at anløbe visse bestemte Havne for Lægeeftersyn.

At derne Fritagelse kun gaelder saa længe, der paa Afgangsstedet hersker normale Sundhedsforhold, fremgaar af de foran gængivne Bestemmelser.

C. Minor Rasmussen.

Stranding. Vor Korrespondent i Skagen tilskriver os den 19. ds.:

I Aftes indtraf atter en mærkværdig Stranding her, idet den 3/m. Skonnert »Martinson« af Riga, med fuldstændig fyrklart Vejr, gik paa Grund i Nærheden af Hoiens Fyr. Skibet, der var 347 Reg.-Tons og 23 Aar gammelt, førtes af Kaptajn Leelkalso, og det var paa Rejse fra Grangemouth til Sandøen med Kul. Kaptajnen afslog dog at modtage Assistance af Skagens Bjergelav, da Soen var rolig, og han mente ved Hjælp af sin egen Besætning, 10 Mand, at komme flot. I Formiddags tog han dog Assistance af en stor Motorjolle fra Skagen, som førte Varp ud. Henimod Middag ankom Sviters Bjergningsdamper »Viking«, men ogsaa dennes Hjælp blev afslaaet, hvorimod Kaptajnen antog nogle Kystboere udenfor Bjergelavet til at kaste Kul over Bord. Senere kom endnu en Motorbaad til og hjalp ved Skæbningen, og Kl. 6 i Aftes slap Skibet af Grunden og fortsatte Rejsen Øst paa, idet det slap forholdsvis billig fra Historien. Det er nu tredje Gang i Løbet af kort Tid, at Sviters Entreprise er mødt forgæves her, idet de store Motorjoller har taget Affære og fuldført Bjergningen, selvfølgelig til stor Glæde for vedkommende Assurandører, der derved slipper med at betale en meget lille Bjergeløn.

—r.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber. Firmaet C. K. Hansen meddeler Ritz. Bur. Tirsdag den 20. August:

Dampskibsselskabet Dannebrog har i de første seks Maanedet af indeværende Aar opsejlet et Driftsoverskud af Kr. 1,318,905. Overskudet for Dampskibsselskabet af 1896 for samme Tidsrum er Kr. 430,039 og for Dampskibsselskabet Neptun Kr. 357,634.

Paa den sidst afholdte Generalforsamling i Dampskibsselskabet Dannebrog fik Selskabets Bestyrelse Bemyndigelse til at udstede indtil to Millioner Kroner ny Aktier som delvis Betaling for Dampskibsselskabet Atlantic's Skibe. Da Fragtmarkedet i den forløbne Tid har bedret sig i en endog ganske uventet Grad og Udsigterne for sidste Halvdel af indeværende Aar, ja endog for næste Aar, synes meget lovende, har Bestyrelsen vedtaget indtil videre kun at udstede den ene Million Kroner ny Aktier, som i Følge Overenskomsten med Københavns Handelsbank bliver at ombytte med et lignende Beløb Atlantic-Aktier, idet man haaber — saafremt de nuværende gunstige Konjunkturer holder sig — at kunne afbetale Resten af det skyldige Beløb indenfor et ret begrænset Tidspunkt.

Dødsfald. Visby, 18. August. Damperen »Vega« af Svendborg, paa Rejse fra Hernosand til Rotterdam med Trælast, er indkommen hertil, da Skibets Kaptajn, C. Nagel, under Rejsen pludselig er afgaaet ved Døden af Hjertelammelse.

Fra London er indløbet det sorgelige Budskab, at Føreren af 3/m. Skonnert »Althæa« af Svendborg, Kaptajn L. A. Skovgaard, den 17. ds. er afgaaet ved Døden paa et derværende Hospital, hvor han midt i forrige Uge blev underkastet en Operation. Operationen forløb heldigt, og straks efter var Patientens Befindende forholdsvis godt, men desværre vedvarede det ikke.

Kaptajn Skovgaard, der kun naaede en Alder af 55 Aar, havde ikke mindst i Skibsfartskredse et ualmind-

lig anset Navn. Han var kendt som en overordentlig flink og dygtig Skibsfører, der var agtet og afholdt af alle de mange, der kendte ham.

Han efterlader sig Hustru og ni Børn, hvoraf de fire er ukonfirmerede. (»Svendb. Amtst.«)

Fører af Det ostasiatiske Kompagnis Dampner »Tranquebar«, Kaptajn E. de Fine Licht, er den 11. ds. afgaaet ved Døden paa et Hospital i Colombo, efter et heftigt Anfald af Dysenteri.

Kaptajn de Fine Licht, der skildres som en dygtig og paalidelig Skibsfører, der var afholdt af alle, med hvem han kom i Berøring, opnaaede kun en Alder af c. 37 Aar, og hans uventede Død vil vække Beklagelse og Deltagelse bande indenfor det store Selskab i hvis Tjeneste, han virkede og i videre Kredse. Den Afdøde kom i 1899 i Kompagniets Tjeneste som Aspirant og avancerede efterhaanden op til Førerstillingen, som han naaede i 1907. Han førte først »St. Lucia«, dernæst »Samui« og nu »Tranquebar«. Med dette Skib var han paa Rejse til Kina og Japan, da han blev saa haardt angrebet af ovennævnte Sygdom, at Skibet maatte afvige fra sin Rute for at bringe ham ind til Hospitalet i Colombo, hvor han snart efter afgik ved Døden.

Afdød vestjysk Redningsmand. For et Par Dage siden døde en af de Mænd ovre paa den jyske Vestkyst, som har indristet sig et smukt Navn i Redningsvæsnets Historie. Det var Anders Pedersen Hau, som i en længere Aarrække har tjent ved Redningsstationen Flyvholm ved Harboøre og i den Tid deltaget i mange farefulde Redningsforetagender. I alt har han været med til at redde 212 Skibbrudnes Liv. Den smukkeste Bedrift ovede han dog før sin Indtrædelse i Redningsvæsnets. Det var i den svære Oktoberstorm 1860, hvor der alene ved Harboøre strandede henimod en Snes Skibe. Blandt disse var det store engelske Dampskib »Arctic«, som var paa Rejse til Kronstadt med Stykgods, og som havde en Besætning paa 31 Mand, deriblandt 8 Passagerer. De mange Strandinger medførte selvfølgelig, at det tog Tid for Redningsmandskabet at komme til alle Skibene, og til »Arctic«, som var strandet Kl. 3 om Eftermiddagen den 4., naaedes først den 5. om Morgenen. Skibet var sunket, saa at Havet stod op i Masternes halve Højde, og de tilbageværende af Besætningen, ialt 23, havde søgt Tilflugt i For- og Storrigningen, hvor de havde tilbragt en lang og barsk Nat.

Da Redningsmandskabet kom til Strandingsstedet, erklærede de imidlertid alle med Undtagelse af én Mand, som viste sig pligtro, at de ikke kunde mere og nægtede at gaa ud. Overtalelser og Formaninger hjalp ikke, og der var da ikke andet at gøre end at samle et nyt og frivilligt Mandskab. Blandt dette Mandskab var den da knap 25aarige Anders Pedersen Hau. Efter store Anstrængelser lykkedes det tilsidst at faa Redningsbaaden flot, og den kom ud til Vraget, hvorfra der optoges 14 Mand, som heldig bragtes til Land. Da den anden Gang kom ind med Resten af Besætningen, kændrede den, hvorved to af de Skibbrudne og en af Baadens frivillige Besætning omkom.

Redningsmandskabet blev med Undtagelse af den ene trofaste Mand afskediget for Pligtforsømmelse, hvorimod de brave Mænd, som betjente Baaden frivillig, modtog Hædersbevisninger og Belønninger af baade den engelske og den danske Regering.

Nu er alle Deltagerne i det nævnte Redningsforetagende død; Anders Pedersen Hau var den længstlevende af dem. De sidste Aar, efter at han udtraadte af Redningsvæsnets Tjeneste, henlevede han i Øsløs i Thisted Amt.

—h.

Forkortede Betegnelser for metrisk Maal og Vægt. Ved kongelig Anordning af 16. Juli d. A. er det fastsat, at foruden de i kongelig Anordning af 7. December 1907 angaaende forkortede Betegnelser for metrisk Maal og Vægt foreskrevne forkortede Betegnelser for Vægtstørrelser vil der i de i bemeldte Anordning anførte Tilfælde være at benytte nedennævnte forkortede Betegnelser:

Hektokilogram (100 kg) ..... hkg  
Den metriske Karat (Meterkaraten).. ka

Panamakanalen. Washington, 15. Aug. I et Fællesmøde af begge Kongressens Afdelinger er det nu lykkedes at opnaa Enighed om Panamakanal-Lovforslaget. Bestemmelsen om, at amerikanske Oceandampere skulde være fritaget for Kanalafgift er bleven strøget, medens Bestemmelsen om Afgiftsfrihed for amerikanske Kystdampere bibeholdes. Senatets Forslag om, at Skibe, der er under Kontrol af Trusterne, ikke maa benytte Kanalen, vedtoges.

Senatet har den 16. ds. med 48 St. mod 18 vedtaget den af Fællesudvalget fra de to Afdelinger af Kongressen afgivne Betænkning over Panamakanaloven. Der efter skal Kystskibe være afgiftsfri og Skibe, der tilhører Jernbaneselskaber, være udelukket fra Fart gennem Panamakanalen.

Præsident Taft har den 19. ds. tilstillet Kongressen et særligt Budskab, hvori han indtrængende tilraader at vedtage en Ændring til Panamakanaloven, hvorved det tillades de fremmede Nationer at lade Spørgsmaalet angaaende Fritagelse for Kanalafgifter prøve ved de amerikanske Domstole. (Ritz. Bur.)

Skibsbrand. Trondhjem, 14. August. Til »Dagsposten« meldes, at Vesteraalske Dampskibsselskabs Skib »Raftund« brænder paa Sandnessøen. Skibet anses for tabt. Det er det tredje af dette Selskabs Skibe, der er brændt i de sidste Dage. (Ritz. Bur.)

Sprængt Dæmning. Svaneke, 14. August. Ved Svaneke Havn, der for Tiden er under Udvidelse, skete i Gaar Eftermiddag det Uheld, at Fangedæmningen sprængtes, hvorved Vandet med stor Kraft strømmer ind i det torlagte Havnebassin. (Ritz. Bur.)

En Radiotelegrafstation paa Island. Reykjavik, 14. August. Altinget har vedtaget at bevilge 80,000 Kr. til eventuelt Anlæg af en traadløs Telegrafstation ved Reykjavik.

Det forenede Bugerselskab. Efter den foreliggende Halvaarsopgørelse har Bestyrelsen for A/S. »Det forenede Bugerselskab« besluttet at udbetale Aktionærerne 2½ pCt. à Konto-Udbytte som Forskud paa Dividende for 1912.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Mantschuriet er erklæret fri for Pest og Canton i Kina smittet af Pest.

Suez-Kanal Afgifterne. Det meddeles officielt af Suez-Kanalselskabets Bestyrelse, at der fra 1. Januar 1913 vil ske en Nedsættelse af Gennemsejlingsafgifterne af 50 Centimer, hvorved disse Afgifter gaar ned til

Fres. 6,25 pr. Ton for lastede Skibe og til Fres. 3,75 pr. Ton for ballastede Skibe.

»Shipp. Gaz.«

Marked i Meksiko for Petroleumsmotorer. Af en til Udenrigsministeriet den 6. Juli indsendt Beretning fra den kgl. Konsul i Meksiko fremgaar det, at der ofte rettes Forespørgsler til Konsulatet om leveringsdygtige danske Fabrikater af Petroleumsmotorer, og at der i det hele synes at være et godt Marked for denne Artikel i Republiken Meksiko.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

## Tilsynet med Dampfartøjer.

Ministeriet for Handel og Søfart har den 1. ds. udstedt en ny Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Bygning og Udstyr m. m. af de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer, samt det Offentliges Tilsyn med disse, der træder i Kraft den 1. Oktober 1912 og samtidig ophæver seks ældre Bekendtgørelser nemlig:

Bekendtgørelse Nr. 181 af 25. November 1903 om Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 16 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 13. Februar 1903 § 28 ommeldte Tilsynsbog,

Bekendtgørelse Nr. 184 af 27. November 1903 om Indretning og Førelse af den i Lov Nr. 16 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 13. Februar 1903 § 2, jfr. § 3, ommeldte Deviationsbog,

Bekendtgørelse Nr. 105 af 10. Juni 1905 om Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 16 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 13. Februar 1903 § 28 ommeldte Tilsynsbog i Fiskermotorfartøjer,

Bekendtgørelse Nr. 106 af 10. Juni 1905 om Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 16 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 13. Februar 1903 § 28 ommeldte Tilsynsbog i Motorfartøjer (Fiskermotorfartøjer undtagne),

Bekendtgørelse Nr. 47 af 24. Februar 1910 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. (Hovedbekendtgørelse) samt

Bekendtgørelse Nr. 48 af 25. Februar 1910 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer (Motorbekendtgørelsen).

Naar ovennævnte seks ældre Bekendtgørelser nu ophæves, saa er de deri indeholdte Bestemmelser naturligvis ikke dermed ganske gaaet ud af Verden, idet de tildels vil genfindes i den ny Bekendtgørelse, der i Virkeligheden er et alvorligt og sikkert heldigt Forsøg paa at bringe et fornuftigt System ind i det Kaos, der var opstaaet ved de mange forskellige Bekendtgørelser, som efterhaanden var blevet nødvendige og endogsaa let havde krævet endnu flere.

Tingen er nemlig den, at Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. egentlig kun gør Skæl mellem Passagerskibe og andre Skibe. Denne Inddeling har inidertid efterhaanden vist sig utilstrækkelig, idet Fiskermotorfartøjer og Sejlskibe med Hjælpenmaskinkraft er blevet mere og mere almindelige. Dette Forhold har nødvendiggjort de mange Bekendtgørelser, der efterhaanden har gjort det vanskeligt at finde sig tilrette i disse Bestemmelser. Ad administrativ Vej er der nu sket en ny Gruppeinddeling af Skibene, der tager Hensyn til de mere udviklede Former under hvilke Maskinkraft i vore Dage anvendes i Skibe, og som sikkert vil vise sig heldig for alle de i disse Forhold interesserede Parter, og som maaske endog vil give Anledning til Ændringer i

selve Loven, naar det ny System ved nogen Tids Anvendelse har bestaaet sin Prøve.

Den ny Bekendtgørelse, der tæller 81 Sider og indeholder 235 Paragraffer, adskiller sig bl. a. fra de ældre Bekendtgørelser derved, at den foruden en Indholdsfortegnelse og en særlig Vejledning, ved Randnoter giver en let overskuelig Oversigt over Indholdet. Den repræsenterer i Virkeligheden et meget betydeligt og intensivt Arbejde og har i Udkast været forelagt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der i sin Aarsberetning har udtalt sin Anerkendelse af den Samling af Bestemmelser angaaende Tilsynet med de omhandlede Fartøjer, som Bekendtgørelsen indeholder.

Af Bekendtgørelsen skal her aftrykkes dens Afsnit 1, der indeholder Dampskibstilsynslovens Omraade, samt en summarisk Vejledning i Brugen af Bekendtgørelsen, og endelig til Slutning af Kapitel 16 Bekendtgørelsens § 234, der indeholder Bestemmelser om, at ældre Dampskibe, og ældre Sejlskibe, der forsynes med Maskinkraft, i enkelte Henseender og under visse Betingelser kan erholde Dispensation.

### Afsnit I.

#### Indledning.

##### Kapitel 1.

##### Dampskibstilsynslovens Omraade.

##### § 1.

Ethvert dansk Skib eller Fartøj, der til Fremdrivning eller andet Formaal benytter Damp- eller anden Maskinkraft og arbejder i eller farer fra eller mellem Havne eller Steder i Kongeriget, er det Offentliges Tilsyn undergivet.

##### § 2.

For Skibe eller Fartøjer, der ere af særlig Bygning eller Materiale, gaa i særlig Fart, eller som fremdrives ved eller til andet Formaal benytte anden Maskinkraft end Damp, samt for Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft er Ministeriet for Handel og Søfart bemyndiget til, for saa vidt Overensstemmelse med Dampskibstilsynslovens Forskrifter enten aldelis ikke eller dog ikke uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning kan tilvejebringes, at tilstaa Afvigelser fra Loven. Ligesom saadanne Afvigelser kunne indrommes i enkelte Tilfælde, saaledes kan der af Ministeriet for Handel og Søfart for Tilfælde som de her omhandlede gives nærmere almindelige Regler, sigtende til at tilvejebringe den fornødne Betryggelse. Saadanne almindelige Regler indeholdes i nærværende Bekendtgørelse.

I Tilfælde, hvor Opnaelse af Overenskomst med andre Nationer om Gensidighed med Hensyn til Regler angaaende Sikkerhed paa Søen maatte gøre saadant nødvendigt, kan Ministeriet for Handel og Søfart for de i § 1 nævnte Skibe og Fartøjer, for saa vidt disse fare paa de paagældende Nationers Havne, træffe Bestemmelser, der i enkelte Henseender indeholde videregaaende Krav, end Dampskibstilsynsloven iøvrigt foreskriver.

##### § 3.

Hvad angaar de Staten tilhørende Dampfartøjer, gælder de i denne Bekendtgørelses Afsnit III omhandlede Regler ikke, men det paahviler de Myndigheder, under hvilke de høre, at paase, at de opfylde Bestemmelserne i Dampskibstilsynsloven og de iøvrigt i denne Bekendtgørelse givne Forskrifter, dog for Søværnets egentlige Krigsskibe samt Skibe i Troppetransport kun, for saa vidt de ere forenelige med disse Skibes særlige Bestemmelse.

Bestemmelserne i denne Paragrafs 1ste Stykke kunne af Ministeriet for Handel og Søfart efter Omstændighederne bringes til Anvendelse paa saadanne Skibe eller Fartøjer, som uden at ejes af Staten dog ere dennes Raadighed eller direkte Kontrol undergivne.

## § 4.

Regeringen kan ved kgl. Anordning sætte Dampskibstilsynsloven i Kraft paa Færøerne med de Lempelser, som ifølge disse Øers særegne Forhold maatte findes formaals-tjenlige.

Regeringen kan endvidere ved kgl. Anordning træffe Bestemmelser om Tilsynet med danske Skibe og Fartøjer, som arbejde i eller fare mellem Havne eller Steder udenfor Kongeriget.

## Kapitel 2.

Forklaring af de i Bekendtgørelsen anvendte lovtekniske Begreber samt summarisk Vejledning i Brugen af Bekendtgørelsen.

## § 5.

Ved »dansk Skib eller Fartøj« forstaas et saadant, som opfylder Betingelserne i Sølovens § 1.

## § 6.

Samtlige under Dampskibstilsynsloven henhørende Skibe og Fartøjer inddeles i følgende fire Hovedgrupper:

*Passagerskibe,  
Andre Skibe og Fartøjer,  
Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft og  
Fiskermotorfartøjer.*

Under Hovedgruppen *Passagerskibe* indgaar ethvert ved Damp- eller anden Maskinkraft fremdrevel Skib eller Fartøj, som er indrettet til at befordre Passagerer i større Antal end 20\*) — uden Hensyn til om det paagældende Skib eller Fartøj efter sin Bygning, øvrige Anvendelse etc. mulig vilde kunne henføres under Rammerne for nogen anden af de i denne Paragraf omhandlede Hovedgrupper.

Under Hovedgruppen *Andre Skibe og Fartøjer* indgaar ethvert Skib eller Fartøj, som ikke kan henføres under Rammerne for nogen anden af de i denne Paragraf omhandlede Hovedgrupper.

Under Hovedgruppen *Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft* indgaar med den umiddelbart nedenfor anførte Begrænsning ethvert Sejlskib, der alene benytter Maskinkraft til andet Formaal end Fremdrivning, samt endvidere ethvert Skib eller Fartøj, som til Fremdrivning benytter saavel Maskinkraft som Sejl, naar det efter sin Bygning og Rigning paa forsvarlig Maade kan navigeres ved Sejlkraft alene. Dog kan under denne Hovedgruppe intet Skib eller Fartøj henregnes, der efter de ovenfor i denne Paragraf givne Regler er at betragte som et Passagerskib, ej heller noget Skib eller Fartøj, der hører til den Klasse af Fartøjer, som nedenfor under § 7 er nærmere betegnet som »Fartøjer til særlige Formaal«.

Under Hovedgruppen *Fiskermotorfartøjer* indgaar ethvert Motorfartøj, der er forsynet med Fiskericertifikat (jfr. Saltvandsfiskeriloven af 4. Maj 1907 § 3); dog kan under denne Hovedgruppe intet Skib eller Fartøj henregnes, der efter de ovenfor i denne Paragraf givne Regler er at betragte som et Passagerskib.

\*) Dog nedsættes Tallet til 12 for de Skibe, der sejler paa saadanne Nationers Havne, af hvilke denne Minimumsgrænse stilles som Fordring for Opnaelse af gensidig Anerkendelse af de danske og vedkommende Nationers Regler for Tilsyn med Skibe; jfr. de særlige Bestemmelser i Kapitel 15 vedrørende Tilsynet med danske Skibe, som fare paa fremmede Havne.

## § 7.

Ved »Hurtigdamper« forstaas en skarpbygget Damper, der saa godt som udelukkende er bestemt til Befordring af Passagerer, og hvis Fuldkraftshastighed (jfr. § 19 i Søneringsloven) er over 16 Knob.

Ved »Udvandrer-skib« forstaas et ved Maskinkraft fremdrevel Skib, som er indrettet til at befordre over 50 Mellemdækspassagerer mellem danske Havne og Havne udenfor Europa.

Under »Fartøjer til særlige Formaal« henregnes Uldlybningsfartøjer, Dampellevatorer, Dampkraner og lign. samt endvidere Fiskerfartøjer, Damptrawlere og Lods-fartøjer. Fiskerfartøjer og Damptrawlere skulle være forsynede med Fiskericertifikat (jfr. Saltvandsfiskeriloven af 4. Maj 1907 § 3). Derimod henregnes Sandgrave- og Stenfiskerfartøjer ikke til »Fartøjer til særlige Formaal«, naar de i Handelsojemed laste Sand, Sten eller lign. fra et Sted til et andet.

Ved »aa-bne Fartøjer« forstaas ethvert Fartøj, der ikke ved Hældæk er beskyttet mod Søens Indtrængen.

Ved »Langfart« forstaas Fart, hvori et Skib under sin Rejse fjærner sig fra europæiske Havne i større Afstande end den, Skibet med normal Fart kan udløbe under to Etmaals Dampning.

Ved »indskrænket Fart« forstaas samme Fart som den i Søneringsloven angivne.

»Ved Kystfart«\*) forstaas Fart, som finder Sted:

- Enten i Farvandene, der begrænses af Linien Kullen—Hasenore, Jyllands og Tysklands Østkyst, Tysklands Nordkyst til Darsserort, Linien Darsserort—Falsterbo samt den svenske Vestkyst derfra til Kullen,
- eller indenfor en Afstand af 6 Sømil fra Kysten,
- eller paa Kanaler, Fjorde, Indsoer og lign.

Skibe eller Fartøjer, der sejle udenfor Kystfart, betragtes som »sø-gaaende«.

Ved »Tons« forstaas Register-Tons Brutto.

Et Skibs »Længde« skal anses for at være den i dets Registreringscertifikat angivne Længde.

Ved »Hovedmaskineriet« forstaas de til Skibets eller Fartøjets Fremdrivning opstillede Kedler, Maskiner m. m., ved »Hjælpe-maskineriet« de øvrige i Skibet eller Fartøjet anbragte Kedler, Maskiner og andre Mekanismer, som drives ved Damp- eller anden Maskinkraft, saasom Dampspil, Lysmaskiner, Kølemaskiner og desl.

Med »Kedler med højt Tryk« forstaas Kedler, hvor Kedeltrykket er 10½ kg/cm<sup>2</sup> og derover.

Ved »Hestekraft« forstaas for Dampanlægs Vedkommende den samme Hestekraft som den i Søneringsloven angivne, og for Motoranlægs Vedkommende, Motorens effektive eller Bremse-Hestekraft.

Ved Udtrykket »Hovedreparation« forstaas:

- En alene ved Skibets Alder og ikke ved forudgaaende mindre Havarier forårsaget større Reparation, som udover almindelig Vedligeholdelse har til Formaal at forlænge Skibets og Maskineriets Levetid — samt
- store Ombygninger og Reparationer, hvor Bekostningen udgor en væsentlig Del af Skibets Værdi, — og
- endvidere Indsættelse af nye Hovedmaskiner eller Hovedkedler samt større Kedelreparationer, f. Eks. en samtidig Fornyelse af Kanaler og Kamre i almindelige Skibskedler.

## § 8.

Den foran under § 6 omhandlede Gruppdeling er afgørende for, paa hvilken Plads indenfor det ved Loven og Bekendtgørelsen fastslaaede System et under Dampskibstilsynsloven hørende Skib eller Fartøj hører hjemme.

Rammerne for de fire Hovedgrupper:

*Passagerskibe,  
Andre Skibe og Fartøjer,*

\*) Under »Kystfart« anvendes for et enkelt Omraades Vedkommende yderlig et Begreb, kal't »Fart paa indelukkede eller helt beskyttede Farvande«.

### Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft og Fiskermotorfartøjer

ere imidlertid indbyrdes af meget forskelligartet Karakter.

For »Passagerskibe« — den Hovedgruppe, til hvilken der i alle Henseender stilles de videstgaaende Fordringer — er *alene Passagerantallet* afgørende, og medens der under denne Gruppe normalt kun vil indgaa saadanne Skibe, der ogsaa efter almindelig Sprogbrug vilde blive betegnede som Passagerskibe, med saadanne Undergrupper som de under § 7 nærmere bestemte »Hurtigdamper« og »Udvandrerkskibe«, ville de for Gruppen fastsatte Forskrifter dog i givet Tilfælde kunne komme til Anvendelse paa ethvert Skib eller Fartøj, der ellers under Hensyn til sin Bygning, Indretning og øvrige Anvendelse maatte have sin Plads paa et ganske andet Sted i Systemet.\*).

For Hovedgruppen »Fiskermotorfartøjer« er *Maskinkraftens Art i Forbindelse med Fiskericertifikatet* afgørende, dog med den Begrænsning, der er given ved Rammen for den forrige Hovedgruppe. Samtlige »Fiskermotorfartøjer« høre, som det vil ses, til den i § 7 nærmere bestemte Klasse af Fartøjer, der betegnes »Fartøjer til særlige Formaal«.

For Hovedgruppen »Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft« er *Skibets Egenskaber som Sejlskib* afgørende, men med en Begrænsning, som er noget større end den, der er given ved Rammerne for de to ovenfor nævnte Hovedgrupper tilsammen. Idet overhovedet intet Fartøj, som hører til Klassen »Fartøjer til særlige Formaal«, kan faa Plads i denne Gruppe; intet Skib med Fiskericertifikat, ej heller noget Lods-fartøj vil saaledes kunne betragtes som et »Sejlskib med Hjælpemaskinkraft«.

For Hovedgruppen »Andre Skibe og Fartøjer« er det *alene afgørende, at Skibet ikke falder ind under Rammerne for nogen af de tre andre Hovedgrupper.* »Andre Skibe og Fartøjer« omfatter saaledes, uden Hensyn til Maskinkraftens Art, alle egentlige Lastskibe samt »Fartøjer til særlige Formaal« med Undtagelse af »Fiskermotorfartøjer«, bl. a. altsaa alle Udklybningsfartøjer og Dampkraner etc. samt Fiskerfartøjer med Dampkraft og Lods-fartøjer.

#### § 9.

Til Grund for Bestemmelsen af den Plads i Systemet, paa hvilken et Skib eller Fartøj vil være at henføre, vil efter de foranførte Regler ordentligvis kunne lægges Reederens eller Førerens Opgivelser i saa Henseende ved Begæringen af Syn over det paagældende Skib. Opstaar der ved Foretagelsen af Synet Tvivl om Berettigelsen af Reederens eller Førerens Opgivelse, afgøres Spørgsmaalet af Synsmændene efter de i Bekendtgørelsens Afsnit III indeholdte nærmere Forskrifter for Tilsynet i det hele.

#### § 10.

Er det ved Hjælp af Reglerne i dette Afsnit af Bekendtgørelsen fastslaaet, at et Skib eller Fartøj hører under Dampskibstilsynsloven, samt under hvilken af de fire oftnævnte Hovedgrupper det maa henregnes, vil man finde Dampskibstilsynslovgivningens nærmere Bestemmelser vedrørende det paagældende Skib efter nedenstaaende Regler:

I Bekendtgørelsens Afsnit II findes under det Kapitel, der bærer vedkommende Hovedgruppes Navn, de særlige Forskrifter for *Skibets Bygning og Udstyr.* En Række almindelige Forskrifter vedrørende Skibes Bygning og Udstyr etc. ere imidlertid af praktiske Grunde samlede for sig, og til Reglerne i det ommeldte Kapitel slutte sig derfor Afsnittets Fællesforskrifter, som indeholdes i

\*) Paa den anden Side vil dog den Omstændighed, at et saadant Skib eller Fartøj lejlighedsvis medtager enkelte Personer udenfor Besætningen, ikke føre det ind under Gruppen »Passagerskibe«, men kun bevirke, at der maa drages Omsorg for et foreget Antal Redningsmidler efter Omstændighederne tillige en Forøgelse af Skibets Baadplads.

### Kapitel 7. Maskineriet, elektriske Anlæg m. m. i alle Skibe og Fartøjer og

### Kapitel 8. Deviations- og Tilsynsbøger. Certifikater for Skibstlys og nautiske Instrumenter. Klassificerede Skibes Stilling.

I Bekendtgørelsens Afsnit III findes dernæst paa tilsvarende Maade under det Kapitel, der bærer Hovedgruppens Navn, de særlige Forskrifter for *Tilsynet med Skibet.* En Række almindelige Forskrifter vedrørende Tilsynet med Skibe ere ogsaa for dette Afsnits Vedkommende samlede for sig, og til Reglerne i det ommeldte Kapitel slutte sig derfor Afsnittets Fællesforskrifter, som indeholdes i

### Kapitel 13. Undersøgelser, Eftersyn og Trykprover af Dampkedler, Dampror og Brændstoftanke i alle Skibe og Fartøjer,

### Kapitel 14. Om Ansættelse af Synsmænd m. v. Øvrighedens Kontrol med at Syn finder Sted. Overordentlige Syn. Oversyn. Vederlag for Foretagelse af Syn m. v. og

### Kapitel 15. Særlige Bestemmelser vedrørende Tilsynet med danske Skibe, som fare paa fremmede Haane.

I Bekendtgørelsens Afsnit IV vil endelig findes for Overtrædelse af Dampskibstilsynslovgivningens Forskrifter givne Straffebestemmelser m. m., Bestemmelserne om den Begrænsning for Anvendeligheden af den nugældende Dampskibstilsynslovgivning, der gælde for Skibe og Fartøjer, som vare danske den 1. Januar 1904, samt Bestemmelserne om nærværende Bekendtgørelses Ikrafttræden og Ophævelsen af ældre Bekendtgørelser.

#### Af Kapitel 16.

#### § 234.

Skibe og Fartøjer, der i Tiden fra 1. Januar 1904 indtil denne Bekendtgørelses Ikrafttræden, ere blevne danske, skulle ogsaa opfylde de heri givne Bestemmelser, dog kan der, for saa vidt Overensstemmelse med disse Bestemmelser ikke kan opnaas uden Ændring i Skibets henholdsvis Maskineriets Bygning og Indretning, efter Omstændighederne meddeles Dispensation fra de herom i Afsnit II givne Bestemmelser, naar vedkommende Skib i den paagældende Henseende fyldestgør Fordringerne i den af de ældre nu ophævede Bekendtgørelser, jfr. § 235, hvis Forskrifter det, efter Tidspunktet for dets Bygning eller Overgang til dansk Eje, inden nærværende Bekendtgørelses Ikrafttræden var pligtig at opfylde.

Sejlskibe og -fartøjer, der ved at forsynes med Maskinkraft komme under Dampskibstilsynslovgivningen, skulle opfylde de i nærværende Bekendtgørelse givne Bestemmelser, dog kan der, for saa vidt disse Bestemmelser ikke kunne opfyldes uden Ændring i Skibets Bygning og Indretning, efter Omstændighederne meddeles Dispensation fra de herom i Afsnit II givne Bestemmelser, naar vedkommende Skib i den paagældende Henseende fyldestgør Fordringerne i Bekendtgørelse Nr. 266 af 30. December 1909 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m.

## Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning har der intet Steds fundet nogen videre Forandring Sted. Alle Vegne er Markedstonen fast, selv om der i flere Retninger har været sluttet efter en noget begrænset Maalestok. Efteraarskam-

pagnen staar jo for Doren, og det er som om Redere og Befragtere nu for Alvor skal til at prøve Kræfter; begge Parter er tilbageholdne ligesom to Hære, der staar overfor hinanden, men det kan neppe vare længe, inden der overall bliver foretaget Liv. Udsigterne for de nærmeste Maanedre er decideret lyse for Rederne, idet Høstudsigterne baade i U. S., Indien og Australien er meget lovende, og Verdenshandlen har et større Omfang end nogensinde. Der er et godt Begær efter Tonnage i alle Markeder, og efter alle Sølømløse at domme, vil Fragtmarkedet være Rederne gunstigt et godt Stykke Tid endnu. For hele næste Aar og endnu længere er der mange Ordre for Baade paa Timecharter til virkelig lønnende Rater, hvilket turde være et godt Barometer. Kulfragterne er særdeles faste i alle Retninger, men Ekspeditionerne lader gennemgaaende en Del tilbage at ønske. Der sluttedes bl. a. fra Cardiff til 7/9 à 8/ Kronsladt, medens der fra Østkysten kan faas 6/6 à 7/. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, da ligger de omtrent som for en Uge siden, hvorfor vi ikke specificerer Rater og Afslutninger. Kun skal vi bemærke, at U. S. Markedet er særdeles fast, og der vil sikkert blive betalt fine Fragter i den nærmeste Fremtid. Fra Østersøen er der endnu ingen Kornlaster af nogen Betydning, men Raterne for Trælast etc. er uforandret gode, og der er ingen Mangel paa Ladninger.

Skrevet den 20. August 1912.

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende fast med god Efterspørgsel efter Tonnage. Fragtraterne er uforandret fra sidste Uge med Undtagelse af Islaster fra Østnorge, som paa Grund af det mere kølige Vejr er indskrænket til enkelte Laster med noget lavere Notering og saaledes uden Interesse.

Bottenhavene, Finskebugten, Sydsverig ligger godt for, ligesom Rusland har nogle flere Laster af Træ og Oljekager; Tyskland har derimod kun faa Laster; Danmark har fremdeles nogle Cement-, gl. Jern- og enkelte Kornlaster tjenlige til Kombination. Rederne for Parten paa Nord—Østersøen er prisværdig enige om højere Fordringer saavel for Tur- som Returfragter. Markedet for Returlaster, Kul, Clay og Oljekager, er ligeledes fast til Rater £ 10½ à 11½ pr. Keel Kul til Danmark, £ 10 à 10½ til Østnorge, medens Claylaster betaler 10/ à 11/ pr. Ton til Danmark og Østersøhavne med ret indskrænket Tonnage. Kultorn er vanskelig at arrangere paa flere Havne paa Østkysten.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland meget stille paa Grund af Høstens Forsinkelse ved det ustadige Vejr, og det er yderst faa Kornladninger, som kommer frem. Colberg kan saaledes ikke placere de paa Pladsen liggende Skibe, og Rostock har foreløbig dækket sit Behov. Ogsaa i Rusland gør det samme Forhold sig gældende; f. Eks. ventes fra Riga en ret stor Korneksport, men den har endnu saa godt som ingen Varer disponible. Sverig er vedblivende fast med rigelig Udbud af Stenlaster, dog kniber det i Halmstad at placere alt paa Pladsen værende Tonnage. Fra Sundhavnene er der endnu en Del Godningslaster til danske Provinshavne, men de sluttes til forholdsvis smaa Rater saaledes kun 12 Øre til Svendborg, Rudkjøbing og nærliggende Havne. Danmark er fra Provinserne overordentlig mal. og ud over fra enkelte lossende Dampere sluttes der nærmest slet intet, heller ikke Kjøbenhavn viser sig fra nogen særlig livlig Side; der sluttedes Soyakager til Saksjøbing 2½ Kr., Hvæde til Malmö 8 Øre og Majs til Karlshamn 12 Øre. Landskrona 7½ Øre.

## Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Ved 2. Eksamen i Aaret 1912 havde Skolen indstillet ialt 24 Elever, nemlig til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) 11, hvoraf 9 bestod, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 10, som alle bestod, i Søret og Handelsvidenskab 6, som alle bestod, i Engelsk 4, hvoraf 3 bestod, og i Geografi og Vejrlære 10, som alle bestod.

Besuden var til Sætte- og Fiskeskipperproven indstillet 3 Elever, som alle bestod.

## Havarier og Forlis.

Carl, Dpsk. af Flensborg, der indkom hertil efter Grundstødning ved Bergen, har nu fuldført sin Reparation hos Burmeister & Wain og er afsejlet til Bergen for at genindtage sin Ladning Ertsbestemt til Rotterdam.

Cottingham, Dpsk. af Goole, er paa Rejsen fra Finland til Maryport med Trælast indkommet hertil med Maskinskade. Skaden er udbedret og Rejsen fortsat.

Eise Marie, Galease af Svendborg, sprang læk ved Afsejlingen fra Kalkbrønderihavnen med en Ladning Stenkul bestemt til Mariager. Efter fuldført Tætning har Skibet fortsat Rejsen.

Freden, Galease af Stege, der strandede i Ebeltoft Vig, er bragt flod og repareres.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson, er i disse Dage Dampskibet »Øresund«, tilhørende Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entrepriso, Kjøbenhavn, 79 Netto Reg.-Tons, solgt til Archangel.

Gennem samme Firma er det den danske Flaade tilhørende Panserskib »Odin« solgt til I. W. Tideman, Dordrecht. Købesum Kr. 165,000.



# BRASSO

## Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

**Engelsk.** ——— **C. H. Funch,**  
Kongelig edsvoren Translatør og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
træffes 10—1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Helrup 1152.

# Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

•Efterretninger for Søfarende• omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

## Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

- 1885. "Graadyb" Fyrskib flyttet. Advarsel. Nordseen.** "Graadyb" Fyrskib er flyttet til sin ny Plads, det ligger tæt ved Telegrafkablet, der gaar mellem V.-Kysten af Fauo og Calais i Frankrig. Dette Telegrafkabel ligger NV.-ligere end vist i Kortene. Det udgaar fra et Punkt paa Fauo, der ligger paa 55° 25' (14") N. Br. 8° 22' (40") Ø. Lgd., derfra gaar det i S. 57½° V. til 55° 21' (27") N. Br. 8° 12' (12") Ø. Lgd. og herfra i S. 69½° V. til 53° 17' (38") N. Br. 7° 54' (40") Ø. Lgd., hvorfra det gaar videre i S. 56° V. I Henhold til Lov af 15de Februar 1895 (se Danske Lods, Side 23, Søm-Fort., S. 6) om Forholdsregler til Beskyttelse af undersøiske Telegraf- og Telefon-Ledninger advares man mod at ankre, fiske (trawle) i Kablets Nærhed eller paa anden Maade udsætte det for Beskadigelse. Kablet ligger umiddelbart S. for Fyrskibets Plads, og dets Retning indentil er Afstand af 5 Sm til hver Side af Fyrskibet er N. 69½° Ø. S. 69½° V. Fyrskibet vil eventuelt pr. Signal give fornøden Vejledning, hvis Ankring i Nærheden skulde være nødvendig. Fyrskibets ny Plads: 55° 20' (00") N. Br. 8° 04' (36") Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 180, 230 og 243. Danske Lods, Side 91. Fyr-Fort. Nr. 1.) (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1774. Kjøbenhavn 1912.)
- 1886. "Thyborøn" Lys- og Fløjtetønde udlagt paa sin ny Plads. Korrsen.** "Thyborøn" Lys- og Fløjtetønde er udlagt paa sin ny Plads i 17 m Vand paa c. 56° 42½' N. Br. 8° 10' 0" Ø. Lgd. Tøndens nuværende Plads vil senere blive bekendtgjort.
- "Thyborøn" Fløjtetønde vil snarest muligt blive inddraget. 56° 42' (35") N. Br. 8° 10' (42") Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 158 og 180. Danske Lods, Side 109. Havne-Lods, Side 140. Fyr-Fort. Nr. 54. Søm-Fort., Side 12.) (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1154. Kjøbenhavn 1912.)
- 1887. Grund tillagt. Hatter-Rev. Samsø Ø. Kattegat.** 6 m Kurven ved Hatter-Rev strækker sig længere V. i end vist i Kortene. I N. 70° V. fra Hatter-Rev Baake er Afstanden til 6 m Kurven c. 1950 m og i S. 82° V. fra Baaken er Afstanden til 6 m Kurven c. 1700 m. Baakon: 55° 54' (24") N. Br. 10° 49' (42") Ø. Lgd. (Kort Nr. 211, 227 og 252.)
- 1888. Miner udlagt. Sejlands forbund. Middeldgrund-Fort Nø. Sundet.** Den 1ste Septem-ber 1912 udlægges Miner ud for den Nø-lige Side af Middeldgrund-Fort. Stedet er afmærket med 2 grønne Vugtønder, der ligger c. 200 m fra Nø-Siden af Fortet. Sejlands mellem Fortet og Tønderne er forbudt. Middeldgrund-Fort Fyr: 55° 43' 14" N. Br. 12° 40' 13" Ø. Lgd.
- 1889. Sten fundet. Flinterenden. Sundet.** Under Opmaalning i Flinterenden er der i Nærheden af Linien: "Kalkgrundet" Fyrskib overet med "Øskarsgrundet" Fyrskib fundet Sten med 7,2 m og 7,4 m Vand over paa henholdsvis 55° 33' 36" N. Br. 12° 46' 52" Ø. Lgd. og 55° 33' 36" N. Br. 12° 46' 57" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 250.)
- 1890. Nat-Skydeøvelse. Farvand midlertidig spærret. Kjøge-Bugt. Sundet.** Den 12te og 13de September 1912 vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelse i Kjøge-Bugt V. for 12° 24' Ø. Lgd.

Naar Skydningen finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod paa de anførte Tider at komme ind i nævnte Farvund.

**1891. Fyr tændes. Traskohlage. Vølle-Fjord. Lille-Bælt.** Den 25de August 1912 tændes Traskohlage Fyr atter. Flammens Højde: 13 m. Det hvide Fyrtaarn staar nu paa et 9 m højt Cementunderlag. I øvrigt er Fyret uforandret. 55° 40' (52") N. Br. 9° 45' (06") Ø. Lgd. (Kort Nr. 117 og 156. Danske Lods, Side 373. Fyr-Fort. Nr. 309.) (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1465. Kjøbenhavn 1912.)

**1892. Undervandskær. Advarsel. Saudanes. Island V.-Kyst.** Ifølge Indberetning fra Foren af Dampskibet "Ceres" har Skibet den 26de Juli d. A. fornet med et Undervandskær formentlig mellem ½ og ¾ Sm af Saudanes. Skibsførere advares derfor mod at komme dette

Bakskjæret; grund derfra til N. 42° Ø. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 60° 44' 55" N. Br. 4° 58' 35" Ø. Lgd.

**1911. Rettelse til "E. f. S." Nr. 1824, Pkt. 6. Halklakken Fyr.** Halklakken Fyrlampe viser nu grønt Lys fra N. 11° V. til N. 66° Ø. (Ikke som angivet N. 66° V.). 67° 31' 30" N. Br. 12° 01' 40" Ø. Lgd.

**1912. Lystønde pålægges til Forsøg. Mittelgrund SØ. Elben. Tyskland.** I August 1912 udlægges en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, til Forsøg c. 200 m S. fra Mittelgrund Ø.-lige Tønde med Kors. c. 59° 55' N. Br. 8° 40' Ø. Lgd.

**1913. Lystøndes Belligenhed. Hund N. Ems. Lystønden Hund N ligger i 10 m Vand paa 53° 26' 38" N. Br. 6° 55' 15" Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1735. Kjøbenhavn 1912.)**

**1914. Afmærkning forandret. Zeegat van Zierikzee. Holland.** 1) I Zandkreek er følgende Tønder udlagt: Stumpstønde Nr. 13 a i 12, m Vand paa 51° 33' 06" N. Br. 3° 45' 02" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 25 i 2, m Vand paa 51° 33' 00" N. Br. 3° 54' 54" Ø. Lgd. 2) I Schaar van Vuilbaard ligger Spidstønde Nr. 1 nu i 9, m Vand paa 51° 37' 30" N. Br. 3° 50' 54" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 1 a i 11 m Vand paa 51° 37' 33" N. Br. 3° 51' 16" Ø. Lgd.

3) I Schaar van Kollinsplaat er følgende Tønder inddraget: Spidstønde Nr. 2 med Ballon, Nr. 3, Stumpstønde Nr. 1 a og Nr. 2. Følgende Tønder er udlagt: Spidstønde Nr. 2 i 7, m Vand paa 51° 36' 39" N. Br. 3° 51' 42" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 7, m Vand paa 51° 36' 31" N. Br. 3° 52' 03" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2 i 5, m Vand paa 51° 36' 55" N. Br. 3° 51' 44" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 i 7, m Vand paa 51° 36' 44" N. Br. 3° 52' 16" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 paa 51° 36', N. Br. 3° 53', Ø. Lgd. har nu Nr. 4. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Kryds ligger nu i 8, m Vand paa 51° 37' 19" N. Br. 3° 50' 23" Ø. Lgd.

**1915. Lystønder flyttet. Black Deep. Themsen. England.** I Black Deep ligger Lystønde D2 nu i 16 m Vand, 2, Sm N. 1° Ø. fra N. Shinglet Baake, og Lystønde D3 i 12 m Vand. N. 3° V. fra samme Baake. D2: c. 51° 34½' N. Br. 1° 15½' Ø. Lgd.

**1916. Afmærkning forandret. Hartlepool.** Afmærkningerne ved Indløbet til Commissioners' Harbour, Hartlepool, er forandret og er nu som følger: Paa Styrbords Side, for Indgaende, ligger 3 sorte Spidstønder, af hvilke den yderste har Ballon. Tønderne ligger henholdsvis 2, Kbl S. 31° Ø. 1, Kbl S. 26° Ø. og 0, Kbl N. 37° V. fra det røde Fyr paa Yderenden af Old Pier. Paa Bagbords Side ligger 2 sort og hvid lodret stribede Stumpstønder, henholdsvis 1, Kbl S. 3° Ø og 0, Kbl S. 9° Ø. fra Spillet paa Hovedet af Stone Jetty. Fyret: c. 54° 41' N. Br. 1° 11' V. Lgd.

**1917. Skær fundet. Baake opført. Vaile Sound. Mainland. Shetlands Øerne.** 1) Wester Sound. Et Skær med 1, m Vand er fundet omtrent midt i Løbet, 1215 m N. 3° Ø. fra den V.-lige Stevarde paa Vaile Island og S. 80° V. fra Cloudin Point. 60° 12½' N. Br. 1° 35½' V. Lgd. 2) Easter Sound. Paa Galta Skerry er opført en hvid Baake med Kors. 60° 12½' N. Br. 1° 34' V. Lgd.

### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**1918. Fyr og Taagsignal-Station oprettes. Quénard Point. Alderney (De d'Aurigny). Channel Islands.** Omtrent den 12te December 1912 tændes paa Quénard Point, Alderney. NØ.-Punt, et hvidt Lysfy, der viser Fire-Lyn hver 15 Sek. Taagsignalet skal gives med en Sirene, der giver Fire-Stød hver 90 Sek. 49° 43' 40" N. Br. 2° 09' 40" V. Lgd.

**1919. Tønde ombyttes med Lystønde. Draystone. Plymouth. England.** Den 1ste Oktober 1912 ombyttes Draystone Tønde med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Et-Formærkelser hver 10 Sek. c. 50° 18½' N. Br. 4° 11' V. Lgd.

**1920. Undervandsklokke udlagt. Lizard Head.** En Undervandsklokke, der giver Fire-Slag hver 30 Sek., er udlagt 12, m Kbl S. fra Lizard Head Fyr. 49° 56' 19" N. Br. 5° 12' 00" V. Lgd. (eng. Kort Nr. 154).

**1921. Fyr forandret. Trevoese Head.** Trevoese Head er nu forandret til et rødt Lysfy, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 4, Sek. 50° 33' N. Br. 5° 01¼' V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1634. Kjøbenhavn 1912.)

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**1922. Havnearbejder. Swakopmund. Tysk SV-Afrika.** Umiddelbart S. for Broen ved Swakopmund bygges en ny, c. 650 m lang Bro. Arbejdspladsen er belyst med flere klare, langt synlige, elektriske Buelamper. 22° 40' 49" S. Br. 14° 31' 20" Ø. Lgd.



Næs nærmere end 1 Sm og ikke som i den islandske Lods Side 90 opgivet  $\frac{1}{2}$  Sm. Da Islands Kystopmåling følger Forholdenes Natur ikke kan være fuldt betryggende, anbefales det Skibsførere at navigere med stor Forsigtighed, hvor manglende Lodstænd viser utilstrækkelig Opmåling, eller hvor Kort og Sejldansvarslign angiver urent Færvand, ligesom man advares mod paa Grund af de overalt tilstedeværende mangrødske Forsyrelser at stole for tryk paa Kompassejliger. Saudanes: e. 66° 07' N. Br. 23° 40' V. Lgd. (Kort Nr. 233. Islandske Lods, Side 90.)

## B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**1883. Lystønde forandres. Norra Haken. Landskrona. Sundet. Sverrig.** Den 30te August 1912 forandres Norra Haken Lystønde uden for Landskrona til at vise rodt El-Lyn hver 1,5 Sek. 55° 52' 14" N. Br. 12° 47' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 283.)

**1884. Fyr forandret. Limhamn. Sundet.** Fyrene ved Limhamn er nu forandret og det røde Fyr, som indtil nu var bændt under Forandringen, er slukket. Fyret paa NV-Møllens S.-lige Havet: 55° 35' 14" N. Br. 12° 35' 41" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 313.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1261. Kjøbenhavn 1912.)

**1885. Forandret Vrag. Ahbøks Udder. Sverrig S.-Kyst.** Den 10de August d. A. er Galeason »Angelborg Kristina« fornet med en Underrandsbuhning, sandsynligvis et Vrag, e. 3 Sm S.  $\frac{1}{2}$  V. fra Ahbøks Udder. Stedet vil blive undersøgt. Ahbøks Udder: e. 55° 23' N. Br. 13° 36' Ø. Lgd.

**1886. Lystønde udlagt. Storgrundet. Bottenske Bugt. Sverrig.** Lystønden inden for Storgrundet er nu udlagt. Fremtidig skal Lystønden ligge ude fra 15de Juni til 15de Decemher, saafremt Isforholdene tillader det. 61° 10' N. Br. 17° 24' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1048. Kjøbenhavn 1912.)

**1887. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1783. Holmgård. S. Bottenske Bugt.** Mindste Dybde over Vraget af Damperen »Sungstade« er 9 m. Vraget 63° 30' 12" N. Br. 20° 46' 15" Ø. Lgd.

**1888. Fyr forandret. Holmsund. Långalsudda. Östra Umäliden. Bottiske Bugt.** Holmsund Fyr paa Långalsudda viser nu El-Lyn hver 3 Sek. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rodt og 5 Sm for grønt Lys. 63° 41' 47" N. Br. 20° 20' 46" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1221. Kjøbenhavn 1912.)

**1889. Grunde afmærket. Standaard-Rød. Finske Bugt. Finland.** Paa Standaard-Rød er følgende Grunde fundet og afmærket:

1) 1, 9, a 11 m Vand er fundet et Skær med 7, m Vand, 362 m S. 16° V. fra Vestikamemi NV-Pynt. Det er afmærket med en rød-hvid Spiritønde med Kors. 2) Et Skær med 8, m Vand ligger 364 m S. 34° V. fra Vestikamemi NV-Pynt. Det er afmærket med en rød-hvid Spiritønde med Kors. Vestikamemi NV-Pynt: e. 60° 29' N. Br. 27° 46" Ø. Lgd. 3) En 75 m lang Stenbanke med 6, m Vand ligger 555 m N. 30° Ø. fra Øen Pulloda SØ-Pynt. Den er afmærket med en sort-hvid Spiritønde med 2 mod hinanden ventile Koste og en rød-hvid Spiritønde med 2 fra hinanden ventile Koste. 4) Et Skær med 7, m Vand ligger 660 m N. 12½° Ø. fra Øen Pulloda SØ-Pynt. Det er afmærket med en rød-hvid Spiritønde med Kors.

Den rød-hvide Spiritønde med Kors, som var udlagt i Nægheden af den nyfundne Banke, er inddraget (Grunden er kun aflagt i de nyeste russiske Kort). Pulloda SØ-Pynt: e. 60° 29' N. Br. 27° 45" Ø. Lgd.

**1900. »London-Grunde« Fyrskib midlertidig ombyttet. Finske Bugt. Rusland.** Paa Grund af Reparation er »London-Grunde« Fyrskib midlertidig ombyttet med Halken »Valehov«, e. 60° 00' N. Br. 29° 31' Ø. Lgd.

**1901. Tønde udlagt. Rositten Haken. Kurisches Häff. Tyskland.** Ved Rositten Haken er udlagt en hvid Spiritønde, mærket »Rositten Haken N.«, med N.-lig Topbetegnelse. 55° 09' 38" N. Br. 20° 52' 29" Ø. Lgd.

**1902. Vrag borttaget. Pillan.** Vraget af Selskabet »Bisabeth«, e. 600 m N. fra Pillan Havn, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 54° 38½' N. Br. 19° 53½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1787. Kjøbenhavn 1912.)

**1903. Skydevelser. Danziger Bugt.** Den 24de August 1912 skydes der ud over Søen fra Batterierne i Hovinder Bugt fra Kl. 8½ Egn. til e. Kl. 12½ Egn. Det er farligt at nænne sig Kysten inden for 8 Sm Afstand. Under Skydningen er et sort Flag hejst paa Signalminsten ved Veitshvasser Lodshus og Lodstamper ligger ude. Lodshuset: 54° 24½' N. Br. 19° 40' Ø. Lgd.

**1904. Fyr tændt. Trave. Lübeck.** Ved Trave er til Forsøg tændt følgende Fyr: 1) Ved Stüber Huk. a) Et hvidt Lyrfyr, der viser El-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Morke 2, Sek. 53° 55' 21" N. Br. 10° 52' 31" Ø. Lgd. b) Et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 6 Sek., Blink 1, Sek., Morke 4, Sek. 53° 55' 11" N. Br. 10° 52' 26" Ø. Lgd.

2) Paa Dummerstødt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 6 Sek., Blink 1, Sek., Morke 4, Sek. 53° 53' 58" N. Br. 10° 49' 51" Ø. Lgd.

**1905. Tønde udlagt. Staberhuk. Femern.** Paa Ø-Siden af Staberhuk Rev er i 11 m Vand udlagt en hvid Spiritønde, mærket »Staberhuk Øst«, med Ø-lig Topbetegnelse. e. 54° 24" N. Br. 10° 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 235 og 243. Danske Lods, Side 125.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1544. Kjøbenhavn 1912.)

**1906. Øvelser. Kieler Fjord.** Den 26de, 27de og 28de August 1912 foretoges Øvelser paa Kieler Fjord. Øvelsstedet ligger mellem Luimerne »Friedrichsort«—Moltenort« og »Kiel Ø«—Kiel 4«. Passerende Skibe skal tage Lods i ovennævnte Tidstrøm. For indgaaende Skibe er der stationeret en Lodstamper paa Halden og Kieler C og for udgaaende Skibe ved Friedrichs-ort. Lodspenge betales ikke. De tilfælde Lodsers skal kun anvise, hvilke Steer Øvelsstedet kan passeres, men de er ikke ansvarlige for Skibets Navigation. Politidampere med gult Flag eller rodt Lanterne ligger ude. Friedrichsort Fyr: 54° 23' N. Br. 10° 11' Ø. Lgd.

### II. Kattegat og Skagerrak.

**1907. Fyr forandret. Östra Gratvarne. Bohuskusten. Sverrig.** Östra Gratvarne Fyr viser nu grønt Lys med En-Formørkelser fra S. 46° V. til S. 58° V., hvilt Lys med En-Formørkelser fra S. 58° V. til S. 62° V. og rodt Lys med En-Formørkelser fra S. 62° V. til S. 68° V. I øvrigt uforandret. 58° 21' 24" N. Br. 11° 14' 54" Ø. Lgd. (Kort Nr. 285.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 99. Kjøbenhavn 1912.)

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**1908. Mast observeret. Nordsøen.** Fra et Par Skibe er der observeret en Mast, der tilsynsindende var last i et Vrag, paa e. 56° 32' N. Br. 6° 48' Ø. Lgd. Masten er 3 a 6 m over Vandet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1059. Kjøbenhavn 1912.)

**1909. Drivende Sømærke. Rødt V. Nordsøen.** Korsten af en svensk Damperrapporter at have observeret et større Sømærke drivende paa 55° 11' N. Br. 7° 52' Ø. Lgd.

**1910. Fyr forandret. Fyr tændes. Norge.** 1) Ravnhavet Fyrtårne skal flyttes og forandres. Da Afstanden er blevet forsinket vil den ikke blive tændt den 15de August d. A. 70° 16' 50" N. Br. 31° 02' 00" Ø. Lgd.

2) Naar Veines Fyrtårne tændes, viser den Lys med En-Formørkelser. Lysene er grønt fra N. 56° V., ind paa Hutholmen, til N. 4° V., fri Ø. om Naahness; hvilt derfra til N. 21° Ø. fri V. om Veinesgrunden; rodt derfra til N. 32° Ø. fri Ø. om Veinesgrunden; hvilt derfra til N. 55° Ø. fri N. om Heløstenen; grønt derfra til N. 65° Ø. fri S. om Heløstenen; hvilt derfra til S. 82° Ø. fri N. om Helø. rodt derfra til S. 20° Ø. fri V. om Kongsg; hvilt derfra til S. 21° V., midt i Strømmen; grønt derfra til S. 48° V., fri V. om Kung; hvilt derfra til fri Ø. om Veines Landgrund (i denne Lysvinkel skimtes Fyret delvis af Fjeldtoppen). Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rodt og 4 Sm for grønt Lys. 70° 43' 55" N. Br. 29° 25' 45" Ø. Lgd.

3) Naar Søndre Havningsvrag Fyrtårne tændes, viser den rodt Lys fra S. 68° Ø. ind paa Julelagssneset, til S. 47° Ø. fri S. om Julelagssnes; hvilt Lys derfra til S. 50° V., fri S. om Altsild; rodt Lys derfra til N. 39° V., fri N. om Koholmsneset; hvilt Lys derfra til N. 21° V., fri V. om Holmegrunden; grønt Lys derfra til N. 17° Ø. ind paa Nasset paa N.-Siden af Vaagen. Fyret viser hvilt Lys ind over Vaagen. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rodt og 4 Sm for grønt Lys. 70° 58' 35" N. Br. 25° 58' 10" Ø. Lgd.

4) Naar Mjanes Fyrtårne tændes, er der indsat en rodt Lysvinkel, der lyser fra S. 15° Ø. til S. 30° Ø. fri Ø. om Mjanesgrunden. I øvrigt uforandret. 70° 20' 00" N. Br. 22° 58' 00" Ø. Lgd.

5) Naar Nordre Formands Fyrtårne tændes, er den flyttet til Svartskjær og kaldes herfter Seingen Fyrtårne. Den viser El-Lyn hver 5 Sek. Lysene er rodt fra N. 39° V., midt over Svartskjærene, til N., midt mellem Jensstengene ved Smutskjær og Blauskjær; grønt derfra til S. 75° Ø. fri S. om Svartskjæren og Brodrøng; hvilt derfra til S. 68° Ø. fri N. om Falhan og Hestedsstøben; rodt derfra til S. 42° Ø. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rodt og 5 Sm for grønt Lys. 68° 18' 40" N. Br. 15° 31' 05" Ø. Lgd.

6) Naar Svendsgan Fyrtårne tændes, er der indsat en grøn Lysvinkel, der lyser fra S. 55° Ø. til S. 28° Ø. I øvrigt uforandret. 68° 24' 30" N. Br. 15° 47' 30" Ø. Lgd.

7) Den 15te September 1912 tændes Sandholmen Fyrtårne, Lygterfjorden. Den viser Lys med En-Formørkelser. Lysene er rodt fra S. 20° Ø. fri Ø. om Lødderfa, til S. 30° Ø. fri Ø. om Stridsolmen; hvilt derfra til S. 45° Ø. fri V. om Engelholmskjærene; grønt derfra til N. 78° Ø. midt mellem Søndre og Nordre Andnesskjærerne; rodt derfra til N. 65° Ø. fri N. om Nordre Andnesskjærerne; hvilt derfra til N. 58° Ø. fri S. om Galtes, at en

**1923. Oplysning om Grund. Santa Cruz da Graciosa. Ilha Graciosa.** Azorerne. 5, m. Grunden ud for Byen Santa Cruz da Graciosa ligger i 36° 54' N Vand, 12 1/2° Kbl N. 40° V. fra Santa Cruz Fyr. Grunden er bestemt ved følgende Vinkler: 1) Ponta Ferreira—Santa Cruz Fyr 120° 30'. 2) Santa Cruz Fyr—Ponta Negra 94° 30'. Santa Cruz Fyr: 39° 05' 25" N. Br. 28° 00' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 1682. Kjøbenhavn 1912).

**1924. Baake opført. Tinker Ledge. Deer Island Ø. Bay of Fundy.** Pan Tinker Ledge, N. 57° V. fra Head Harbor Fyr og S. 46° V. fra V-Kanten af White Island, er opført en rod Stangbaake med Bur paa Toppen. 44° 58' 15" N. Br. 66° 55' 35" V. Lgd.

**1926. »Lurcher Shoals Fyrskib ombygtes midlertidig med en Lys- og Fløjteonde. Bay of Fundy.** Paa Grund af Reparationer ombygtes »Lurcher Shoals« Fyrskib d. 31te August d. A. for et Triskum af 4 Uger med en rod Lys- og Fløjteonde, der viser hvidt Lys med En-Før-mørkelse. 43° 49' 32" N. Br. 66° 32' 00" V. Lgd.

**1928. Tønde ombygget. Locust Ledge. Medonak River. Muscongus Bay. Maine.** For-æneede Stater i Nord-Amerika. Locust Ledge Spiritonde 2 er ombygget med en Spidstønde. 41° 01' 37" N. Br. 69° 22' 25" V. Lgd.

**1927. Tønder udlagt. Cape Neddick Harbor, Maine.** Ved Cape Neddick Harbor er udlagt følgende Tønder. 1) Wear Point Spiritonde 2 i S. m Vand ved Yderenden af Wear Point Grund. S. 20° V. fra Wear Spiritonde 1 i 10. m Vand ved Yderenden af Barn Point Grund, N. 50 1/4° Ø. fra Barn Point venstre Kant og S. 73° Ø. fra Barn Point højre Kant. Cape Neddick: c. 43° 10' N. Br. 70° 36' V. Lgd.

**1928. Fyr tændt. Cohasset Harbor, Massachusetts.** Paa en rod Duc d'Alme i Cobasset Harbor er tændt et rodt, fast Fyr, White Head Fyr, S. 41° V. fra Minots Ledge Fyr og S. 72° Ø. fra Barrel Rock Baake. Minots Ledge Fyr: 42° 16' 11" N. Br. 70° 45' 35" V. Lgd.

**1929. Klokketønde udlagt. New Inlet, North River, Cape Cod Bay, Massachusetts.** New Inlet lodret stråbete Klokketønde er udlagt i 7,3 m Vand, N. 68° Ø. fra Kanten af Fourth Cliff Point og S. 16 3/4° Ø. fra Seinate Bolgebryder Fyr, der ligger paa: c. 42° 12' N. Br. 70° 43' V. Lgd.

**1930. Tønde udlægges. Pawtuxet Cove, Providence River, Narragansett Bay, Rhode Island.** Om trent den 28de August 1912 udlægges en vandret stråbete Spiritonde i Lobet ind til Pawtuxet Cove, S. 78 3/4° V. fra Sabine Point Fyr og N. 1 1/2° V. fra Pawtuxet Baake. Sabine Point Fyr: 41° 45' 44" N. Br. 71° 22' 33" V. Lgd.

**1931. Oplysning om Taagesignal. Whale Rock Fyr, Western Passage, Narragansett Bay, Rhode Island.** Taagesignalet ved Whale Rock Fyr gives med en Klokke, der giver To-Slag hver 20 Sek. 41° 26' 40" N. Br. 71° 25' 27" V. Lgd.

**1932. Lysvinkel forandres. Mahon River Fyr, Delaware Bay.** Om trent den 27de August 1912 forandres den midterste røde Lysvinkel i Mahon River Fyr til at lyse fra N. 78 3/4° Ø. gennem Ø. til S. 66 1/2° Ø. 39° 11' 06" N. Br. 73° 24' 04" V. Lgd.

**1933. Tønde forandret Farve. Cape Lookout Shoals, North Carolina.** Cape Lookout Shoals Stumpstønde, der ligger c. 3/4 Sm S. fra Yderenden af Cape Lookout Shoals er nu rød og har Nr. 8. 34° 27' 00" N. Br. 76° 28' 25" V. Lgd.

**VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.**

**1934. Oplysning om Fyr. Brandou Point, St. Lucia S.-Kyst.** Det hvide Lyulvur paa Brandou Point er tændt, det lyser fra N. 43° Ø, gennem Ø., S. og V. til N. 80° V. Flammens Højde: 225 m. c. 13° 43' N. Br. 60° 57' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 1379. Kjøbenhavn 1912).

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**1935. Fyr forandret. Palermo, Sicilien N.-Kyst.** Ved Palermo er følgende Fyr forandret til Forsøg: 1) Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af N.-Molen, 38° 07' 46" N. Br. 13° 22' 25" Ø. Lgd. 2) Det røde, faste Fyr paa Yderenden af S.-Molen, 38° 07' 30" N. Br. 13° 22' 25" Ø. Lgd. Begge Fyr er forandret til at vise Lys med En-Før-mørkelse hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. Synsvidde: 10 Sm.

**1936. Uddybningsarbejder. Bug og Bug-Dnjepr-Liman Kanal, Sorte Hav, Rusland.** I Floden Bug og i Bug-Dnjepr-Liman Kanal foretages Uddybningsarbejder til 9, m. Mudder-maskinerne arbejder i 3 Grupper mellem Voloschajka Pynt og Adschigiol Pynt. Arbejdsstede-erne er afmærket med hvide Spiritonde. Naar Muddermaskinerne er i Virksomhed fører de 3 sorte Kugler eller 3 røde Lys (i samme lodrette Linie). Maskinerne viser et hvidt Flag eller svinger med en hvid Lanterne paa den Side, paa hvilken Skibene skal passere og giver samtidig en lang Tone med Damploften. Arbejdsstedet skal passeres med langsom Fart. Bug Munding: 46° 36' N. Br. 31° 33' Ø. Lgd.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Aug. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	119 — 1/4	118 1/2	119 1/4
Danmark	119 — 118 1/2	118 1/2	118 1/2
Norden	121 1/2	— 1/4	122
København	—	—	—
Carl	122 — 121 3/4	121 3/4	122
Dannebrog	130 — 129 3/4	129 3/4	129 1/2
Skjold	110 1/2	110 3/4	111
Urania	46 — 47 1/4	47 1/4	48
Neptun	—	—	—
Dampsk. af 1896	124 3/4 — 1 1/2 — 1/4	124 1/4	121 1/2
Højmdal	132 1/4 — 132	132 1/4	132 1/2
Østasiatiske	138 — 137 3/4	137 3/4	138
Vesterøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	121 3/4 — 125	124 1/2	124 3/4
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	69 1/2 — 3/4	70	70 1/4
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
6 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort	—	—	—
3 1/2% nops. Stats	—	87 1/2	88 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	84 1/4	86 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditk.	—	89	91
4% — — — 2. Serie	—	91	96
4% — — — 1.	—	95 1/2	97 1/2
3 1/2% Østift. Kreditk.	6.	88 1/2	89
4% — — — 7.	—	92 1/4	93 1/4
3 1/2% Landkreditk.	3.	86 3/4	88 1/4
4% Østift. Kreditk.	9.	93	93 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	—	151
Privatbank	113 1/4 — 1/2	113 1/2	113 3/4
Landmandsbank	141 1/2	141 1/2	141 3/4
Handelsbank	—	143 3/4	144
Grundejersbank	—	15 1/4	15 1/2
Burm. & Wain	108 3/4 — 1/4	108	108 1/2
Helsingørs Jærnak	104 1/2 — 105	104 3/4	105
Sukkerfabr.	238 1/2 — 239	239 1/2	239 3/4
Bryggeri Aktier	220 1/2 — 3/4	220 1/2	220 3/4

Vekselkurser d. 21. August 1912.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.19	18.15
Paris	72.05	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. August 1912.	
Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	90.75
3 3/4% — Boden Kredit	88.50
5% Mexikanske 1899	100.30
6% Rumænske Stats	101.25
4% — — 1890	94.90

Om sætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 600,000, „Danmark“ 348,000, „Norden“ 348,000, „Carl“ 312,000, „Dannebrog“ 692,000, „Skjold“ 316,000, „Urania“ 148,000, „Dampskib. af 1896“ 288,000, „Heimdal“ 300,000, „Gorm“ 160,000, „Neptun“ 408,000, „Dansk-russisk“ 712,000, „Østasiatisk“ 58,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 18. Ved Stranden.

1937. **Baale adslægt.** Tendra. Sorte Hav. Tendra 2den Baale er ødelagt. Tendra Fyr: c. 46° 19' N. Br. 31° 31' Ø. Lgd.

1938. **Vrag. Azovske Hav.** 1) Vraget i Kertsch-Jenikale Stræde hidrører fra Sejlskibet »Sokol». Det ligger i 11,4 m Vand og der er 5,5 m Vand over Skrogel. Spirtønden med Ballon ligger c. 6 m V. fra Midten af Vraget. 45° 42' 45" N. Br. 36° 36' 30" Ø. Lgd.

2) I Kurstimen fra Berdjansk til Kertsch er sunket et Sejlskib, hvis Master er over Vandet paa c. 45° 55½' N. Br. 36° 41' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1832. Kjøbenhavn 1912).

1939. **Hættelse til »E. t. S.« Nr. 1076. Pkt. 6. Tripolis Havn. Tripolis.** Fyret paa Hamidie Batteri staar 220 m N. N. 79° Ø. (ikke som angivet S. 79° V.) fra den engelske Kirkegaard. Tripolis: 32° 54' N. Br. 13° 11' Ø. Lgd.

1940. **Lystønde udlægges. Oran. Alger.** I den sidste Halvdel af August 1912 udlægges en sort Lystønde, der viser rodt Lys, ved Enden af S.-Molén, der gaar N. i fra Cap Blanc. Man skal passere mellem denne Tønde og den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved S.-Enden af N.-Molén. 35° 42' 58" N. Br. 0° 36' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1128. Kjøbenhavn 1911).

**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

1941. **Lystønde udlagt. Bæde Telok Betong. Sumatra S.-Kyst.** I Indløbet til Oosthani, Reede Telok Betong, er udlagt en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, c. 650 m S. 83° V. fra Kr. Pedada, ved Ø.-Kanten af det fortløbende Rev. 5° 28½ S. Br. 105° 13½ Ø. Lgd.

1942. **Lystønde flyttet. Southeast Spit. Confucius. Yang Tse Klæng. China. Southeast-Spit Lystønde i Confucius Farvand er flyttet c. 1 Sm SØ. i og ligger nu i 8,5 m Vand, 48,6 Kbl S. 49° Ø. fra Leo Point Banke. c. 31° 39' N. Br. 121° 18' V. Lgd.**

1943. **Lystønde udlagt. Gulf of Tokyo. Honshu S.-Kyst. Japan.** I Shingawa Bay er udlagt en rød Lystønde, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., som Anduvningstønde for Sumida River. Tønden ligger i 4,1 m Vand S. t. Ø. ½ Ø. fra Shingawa Fyr. c. 35° 35½ N. Br. 139° 46½ Ø. Lgd.

1944. **Fyr tændt. Futaoi Shima. Shimozeki Stræde. Paa SV.-Hjørnet af Futaoi Shima,** paa N.-Siden af det V.-lige Indløb til Shimozeki Strædet, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Tre-Blink hver 40 Sek. Fyret lyser fra S. 63° Ø. gennem S. og V. til N. 39½° V. og fra N. 66½° Ø. gennem Ø. til S. 74° Ø. Flammens Højde: 99 m. Synsvide: c. 25 Sm. c. 34° 06' N. Br. 130° 46' Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

1945. **Bestemmelser for Signaler fra Skibe, som generes af Søgelys ved Indløbet til be-fæstede Havne. Malta, Engelsk S.-Afrika, St. Helena Island, Bermuda Islands, Mauritius, Ceylon og Straits Settlements.** Skibe, der nærmer sig befæstede Havne i ovennævnte engelske kolonier, og som generes af Søgelys, maa gøre følgende Signaler enten enkelt eller samlet;

1) Med Blinklanterne: 4 korte Blink efterfulgt af 1 langt.

2) Med Fløjt, Strene eller Tangleton: 4 korte Stød efterfulgt af 1 langt.

Om muligt skal begge Signaler benyttes. Søgelys vil da blive benyttet paa den mindst generende Maade, ved enten at blænde det, hæve det eller dreje det.

Signalerne maa ikke benyttes uden absolut Nødvendighed. Naar Skibet ikke er i Straa-lorrie fra Søgelys, er det umuligt at vide, hvilket Søgelys der generer.

Disse Signaler skal hjælpe de Søfarende, men forpligter ikke Regeringen paa nogen Maade.

1946. **Karantænebestemmelser.** Sverrig. — Manteinriet er erklæret postfrit og Canton postamtet.

R 3104	England, east coast. — Hartlepool to Blyth.
R 1934	England, east coast. — River Tyne entrance.
R 261	Arctic America. — Plans in Arctic America.
† 2407	Scotland, west coast. — Little Loch Broom.
† 2891	Gulf of Mexico, west coast. — Plans in Louisiana.
† 2213	England, south coast. — Teignmouth.
† 2572	South Africa. — Dyer island to Struys bay.
† 659	Africa, east coast. — Lamu, Manda, Patta and Kwyhu bays.
N 2684	Forenede Stater i Nord-Amerika, Juni og Juli 1912.
N 2654	North America. — Strait of Belleisle, Harbors on the Coast of Labrador: Blanc Sablon; Forteau Bay.
N 2655	West Indies. — Island of Haiti, South Coast of Haiti: Aux Cayes to Jaemel Bay.
N 2691	West Indies. — Island of Haiti, Southwest Coast of Haiti: Baradaires Bay to Aux Cayes.
N 2699	North America. — Canada, Gulf of St. Lawrence: Bouchouche River.
N 2681	North Atlantic Ocean. — Canada: Sable Island with plan of sable Island.
	North America. — Newfoundland, East Coast: St. Julien Island to Hooping Har-bor, including Canada Bay, with plans of Great Goose and St. Julien Har-bors; Silver Cove.
	West Indies. — Ports on the South and West Coasts of Haiti. Cayemites and Baradaires Bays.
† 954	Frankrig.
N 5329	De la presqu'île de Giens au cap Camerat (Côte Sud de France).
† 980	De la presqu'île de Giens au cap Camarat.
N 241	Holland.
	Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel, deel I. Derde druk.

## Skibsefterretninger

### Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Ad. Andersen, Schubert, ank. London 18./8. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 15./8. til Piræus. — Algarve, Burries, ank. Petersborg 17./8. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. her 20./8. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. Riga 18./8. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 19./8. — Arkansas, Petersen, ank. Aarhus 19./8. — Arno, Fischer, ank. Malaga 20./8. — Aurora, Gommesen, afg. Palermo 16./8. — Beira, Junge, afg. herfra 19./8. til Cotte. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Antwerpen 15./8. til Petersborg. — C. F. Tielgen, Thomsen, afg. Kristiansund 17./8. til New York. — Dagmar, Bogvad, ank. Petersborg 16./8. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 20./8. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 23./7. — Garonne, Kromann, pass. Holtouan 21./8. for Dunkerque. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiania 10./8. til New York. — Hengest, Munch, afg. herfra 20./8. til Riga. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 19./8. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 7./8. — Jolantha, Rasmussen, ank. her 21./8. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 15./8. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 19./8. — Kiev, Jørgensen, afg. Riga 19./8. til Antwerpen. — Kursk, Wiencke, ank. Antwerpen 13./8. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 9./8. — Louise, Larsen, ank. her 20./8. — Louisiana, Ørsted, afg. Norfolk 9./8. til Riga. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Marseille 12./8. — Minsk, Hardor, ank. Antwerpen 15./8. — Morso, Nellemann, afg. herfra 20./8. til Newcastle. — Moskov, Jønsen, ank. Antwerpen 10./8. — Nicolaj 11, Jørgensen, afg. Newastle 13./8. til New York. — Nordjylland, Soberg, ank. Petersborg 19./8. — O. B. Suhr, Frisquette, pass. Brunsbüttel 20./8. for Dunkerque. — Odessa pass. Holtouan 19./8. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 19./8. til Libau. — Oscar 11, ank. her 13./8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Jacksonville 9./8. til Hamburg. — Perm, Gotthardt, afg. London 18./8. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 20./8. — Saga, Hansen, ank. Riga 19./8. — Saratov ank. Libau 17./8. — Saxo, Müller, afg. Dunkerque 20./8. hertil. — Seine, Le Dizes, afg. Petersborg 21./8. til Bordeaux. — Texas, Clauson-Koas, ank. Aalborg 17./8. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 20./8. — Tiber, Beck, pass. Algier 20./8. for Tunis. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 11./8. — Tula, Therkildsen, pass. Gibraltar 20./8. for Dunkerque. — Tyr, Thaning, afg. herfra 20./8. til Windau. — United States, Gottsche, afg. New York 15./8. til Kristiansund. — Viking, Meyer, ank. Antwerpen 20./8.

**Vesterhavet.** Ellen, Hansen, afg. Rotterdam 19./8. til Esbjerg. — Rigmor, Uldall, pass. Hanstholm 19./8. for Wisby. — Laura, Lund, ank. Immingham 19./8. — Gerda, Iversen, ank. Valencia 18./8. — Cito, Jepsen, afg. Coreubion 18./8. til Honfleur. — Olga, Christensen, afg. Grimsby 18./8. til Solvesborg. — Johanne, Thøgersen, pass. Hanstholm 18./8. for Barcelona. — Norma, Degn, ank. Helsingfors 18./8. — Fylla, Briuch, afg. Barcelona 17./8. til Sevilla. — Dagmar, Skou, ank. Esbjerg 19./8. — Nora, Lauritsen, pass. Helsingor 18./8. for Ekenäs. — Naucy, Mikkelsen, afg. Coreubion 17./8. til Ghent. — Nautik, Nielsen, afg. Brixham 17./8. til Alicante. — Nexos, Sørensen, ank. Sunderland 17./8. — Inger, Schiff, ank. Middlesbro 17./8. — Stella, Larsen, pass. Helsingor 17./8. for Barcelona. — Nordsoen, Gram, ank. Hamnholm 16./8. — Karla, Nielsen, ank. Petersborg 16./8. — Bodil, Jønsen, ank. Kronstadt 16./8. — Polly, Mathiasen, afg. Hook of Holland 15./8. til Alicante. — Thyra, Jessen, ank. Sevilla 14./8.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Sarpsborg 19./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kronstadt 16./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Liverpool 12./8. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 14./8. til Cardiff. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cap Tormentine 19./8. — Excellence Ploske, Tannebek, ank. Kronstadt 15./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Tofte 15./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Miramichi 15./8. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rotterdam 19./8. til Korsør. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 10./8. til Miramichi. — Nawa, Dahl, afg. Pugwash 13./8. til Manchester.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Gibraltar 18./8. hjemg. — Samui ank. Gravesend 16./8. hjemg. — Bandon afg. Penang 19./8. udg. — Paugan ank. London 19./8. hjemg. — Ørkild afg. Sabang 8./8. hjemg. — Indien ank. Göteborg 15./8. udg. — Tranquobar afg. Shanghai 17./8. udg. — Estonia afg. Moji 18./8. hjemg. — Lituania afg. Rotterdam 16./8. udg. — Calhay afg. Marseille 14./8. hjemg. — Chumpon afg. Alcoa Bay 17./8. udg. — Kina afg. Coronel S./8. udg. — A-ta-bien ank. Antwerpen 16./8. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. London 18./8. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 14./8. hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 10./8. udg.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Pernambuco 14./8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Sundsvall 18./8. — Svend, Schmidt, ank. Horsens 19./8. — Urania, Clausen, ank. Kiel 18./8.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Sarpsborg 16./8. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Kjøbenhavn 20./8. — Holland, Poulsen, ank. Hudiksvall 18./8. — England, An-

dersen, ank. Hull 17./8. — Rusland, Bennetsen, afg. Grimsby 19./8.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Newport Mon 15./8. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 21./8.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Cluusen, ank. Grangemouth 19./8.

**Frem.** Austa, Bagger, pass. Holtouan 19./8. — Freja, Nielsen, ank. Hull 18./8. — Vora, Thing, ank. Burntisland 20./8.

**Dansk Rederi-Aktieselskab.** Thorvaldsen, Stoffen, ank. Grangemouth 20./8.

**Dania.** Ely, Duhn, ank. Nizza 19./8. — Nelly, Cluusen, pass. Cape Ushant 19./8. for Norre Sundby. — Fanny, Eriksen, ank. San Pedro 18./8. — Lilly, Nielsen, ank. Malaga 19./8. — Alexy, Sørensen, pass. Kjøbenhavn 16./8. for Valencin. — Dagny, Bang, ank. Helsingor 17./8. — Mary, Cluusen, ank. Gloucester 18./8.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Calais 19./8. — Martha, Christensen, afg. Methil 18./8. — Elna, Rathje, afg. Archangelsk 13./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangelsk 16./8. — Harriet, Larsen, ank. Archangelsk 11./8. — Dagny, Therkildsen, afg. Neider Calix 20./8. — Simone, Møller, ank. Stagsund 20./8. — Jeanne, Olsen, ank. Rouen 16./8. — Vera, Larsen, afg. Archangelsk 13./8. — Daisy, Jørgensen, afg. Kronstadt 13./8. — Annine, Leth, afg. Archangelsk 12./8. — Kamma, Løffler, afg. Sundsvall 20./8.

**Torm.** Sara, Jensen, ank. Petersborg 17./8. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 19./8. — Sjølland, Svarrer, ank. Burntisland 14./8. — Agnete, Dam, afg. Petersborg 13./8. — Herminia, Farup, ank. Pernau 19./8. — Alice, Jørgensen, afg. Methil 18./8.

**Botnia.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Sarpsborg 20./8. — Ragnhild, Schultz, ank. Petersborg 20./8. — Valborg, Hansen, ank. Abo 19./8. — Estrid, Hansen, ank. Koivuvaari 16./8. — Gunhild, Hansen, ank. Hull 19./8.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Boness 17./8. — Amalienborg ank. Boness 15./8. — Anna Mærsk ank. Boness 15./8. — Brattingsborg ank. Narva 9./8. — Borglum pass. Kjøbenhavn 18./8. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 18./8. — Dansborg afg. Huelva 13./8. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 6./8. — Elsborg ank. Neufahrwasser 15./8. — Esrom afg. Glasgow 16./8. — Flynderborg ank. Velsen 14./8. — Fredensborg ank. West Hartlepool 19./8. — Frederiksborg pass. Dungeness 18./8. — Guldberg afg. Kjøbenhavn 15./8. — Gurte ank. Stettin 14./8. — Hammershus pass. Funchal 5./8. — Harildsborg ank. Boness 8./8. — Hundborg ank. rowey 12./8. — Høneborg ank. Zaandam 17./8. — Jelling ank. Rotterdam 9./8. — Jømsborg pass. Skagen 19./8. — Jungshoved pass. Kjøbenhavn 17./8. — Jøgersborg ank. Funchal 16./8. — Kallundborg afg. Petersborg 17./8. — Kalo afg. Kjøbenhavn 17./8. — Klampenborg afg. Teneriffa 14./8. — Kronborg ank. Hamburg 15./8. — Lejre ank. Huelva 10./8. — Lilleborg ank. Rotterdam 17./8. — Marsoliseborg afg. Sarpsborg 17./8. — Næsborg ank. Kristinestad 18./8. — Peter Mærsk afg. Sunderland 16./8. — Randelsborg ank. Petersborg 15./8. — Rosenborg ank. Methil 15./8. — Silkeborg ank. Barry 8./8. — Skanderborg afg. Teneriffa 18./8. — Skjoldborg afg. Pernau 17./8. — Skodsberg ank. Partington 18./8. — Spigerborg afg. Lübeck 17./8. — Støgelborg afg. Archangel 16./8. — Stjernøborg afg. Antwerpen 9./8. — Søborg afg. Las Palmas 14./8. — Taarnborg ank. Boness 15./8. — Ullsborg ank. Las Palmas 29./7. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 14./8. — Visborg ank. Antwerpen 15./8. — Vordingborg ank. Lissabon 15./8. — Ørkild afg. Sabang 8./8.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Riga 14./8. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 16./8. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Libau 15./8. til Rotterdam.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Petersborg 11./8. — London, Bom, pass. Kjøbenhavn 16./8. for Kronstadt. — Paris, Thølander, afg. Boness 14./8. til Aarhus. — Bryssøl, Kuas, pass. Hirtshals 14./8. for Ghent.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Kjøbenhavn 14./8. til Vilajoki. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Stockholm 16./8. til Simo. — Roma, v. Thun, ank. Sarpsborg 16./8.

**Ero.** Energi, Jensen, ank. Boness 14./8. — Enighedens, Jensen, ank. Trångsund 17./8.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Hans Petter, Holm, ank. Limhamn 12./8. — Marie, Sejer, ank. Liverpool 12./8. — Freja ank. Königsberg 19./8. — Sigurd, Kofoed, ank. Kalmar 17./8.

**Svendborg.** Mercur, Lund, ank. Cowes 12./8. — Severine, Hansen, ank. Pillau 13./8. — Britta, Jensen, ank. Malmö 13./8. — Nanna, Madsen, ank. Nykjøbing S. 14./8. — Venus, Hansen, ank. Paludden 14./8. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Quimper 14./8. — Lauritz, Dam, ank. Brest 14./8. — I. Kofoed, Andersen, ank. Helsingfors 14./8. — Vesta, Poulsen,

ank. Courseilles 14./8. — Martin, Wilde, ank. Malmö 15./8. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Santander 15./8. — Emanuel, Bentzen, ank. Wasa 15./8. — Gava, Petersen, ank. Helsingfors 15./8. — Standard, Rasmussen, ank. Sables d'Olonne 16./8. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Binie 16./8. — Gefion, Jørgensen, ank. Nystad 14./8. — Zampa, Wulff, ank. Nystad 15./8. — Cathrine, Hansen, ank. Sables d'Olonne 16./8. — C. V. Petersen, ank. Sables d'Olonne 16./8. — Sophie, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 16./8. — Constance, Hansen, ank. St. Valery s. S. 16./8. — Olga, Rasmussen, ank. Dysart 17./8. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Vaanes 16./8. — Fanny, Hansen, ank. Kotka 17./8. — Roma, Jensen, ank. Wisby 17./8. — Noah, Jørgensen, ank. Karrebæksminde 17./8. — Christian, Jørgensen, ank. Odense 17./8. — Kruse, Petersen, ank. Umeå 19./8. — Magnet, Nielsen, ank. Aalborg 18./8. — Pampa, Jensen, ank. Odense 19./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Masnedssund 18./8. — Clytia, Nielsen, ank. Holbæk 18./8. — Najaden, Rasmussen, ank. Tønsberg 18./8. — Erik, Hansen, ank. Korsør 18./8. — Britannia, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 19./8. — Urda, Skov, ank. Rødvig 18./8. — Frits Emil, Nielsen, ank. Stolpemünde 18./8. — Agnes, Nielsen, ank. Grønsund 18./8. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Eroskøbing 18./8. — Vera, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 18./8. — Rotha, Hansen, ank. Alcoa 19./8. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Sønderberg 20./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Högåns 19./8. — Skjold, Larsen, ank. Uleåborg 20./8. — Solon, Rask, ank. Luleå 19./8. — Valborg, Rasmussen, ank. Uleåborg 20./8.

**Æro.** Hjalmar, Kristoffersen, ank. Wemyss 13./8. — Lauritz, Følmer, ank. Aberdeen 14./8. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Pillau 15./8. — Valkyrien, Weber, ank. Chatham 14./8. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Göteborg til Casablanca. — Niels pass. Dungeness 10./8. for østg. — Anne pass. Beachy Head 10./8. for østg. — Agent Petersen pass. Lizard 11./8. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Bunkerque 14./8. — Anna, Petersen, ank. Dysart 13./8. — Anna, Mikkelsen, ank. Hamburg 14./8. — Mathilde, Hansen, ank. Sundsvall 14./8. — Albertina, Kromann, ank. Ørnskjöldsvik 14./8. — De tvende Brødre, Boye, ank. Kunkardine 14./8. — I. Koføed, Andersen, ank. Helsingfors 14./8. — Thyra, Hansen, ank. Casablanca 15./8. — Henry, Jensen, ank. Södertelje 15./8. — Nanna, Østermann, ank. Helsingborg 15./8. — Lorenz, Levinson, ank. Landernau 14./8. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Sundsvall 15./8. — Albertine, Madsen, ank. Frederikshavn 15./8. — Mester, Petersen, ank. Randers 15./8. — Margrethe, Pedersen, ank. Karlshamn 15./8. — Dana, Boye, ank. Youghall 16./8. — Amalia, Andersen, afg. Odense 16./8. til Laurvig. — Alf, Rasmussen, afg. Folkestone 13./8. til Drøbak. — Kastor, Sonne, ank. Westport 16./8. — Ellen pass. Lizard 14./8. for vestg. — Salvador, Sand, ank. Exmouth 17./8. — H. C. Grube, Svane, ank. Hamburg 16./8. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 16./8. — Laura, Jensen, ank. Falmouth 16./8. — Duen, Hay, ank. Swinemünde 16./8. — Astraa, Svane, ank. Middlesbro 17./8. — Karen, Albertsen, ank. Swinemünde 17./8. — Æro, Christensen, ank. West Hartlepool 17./8. — Marie, Petersen, ank. Ørebak 17./8. — Hansigne pass. Lizard 14./8. for østg.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. August 1912. — Tilsynet med Dampfartøjer. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs. — Efterretninger for Søførende.

## A/s Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

**Jærn- og Staalouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



### Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

### De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

## Til Skibsbrug

anbefales

# Carlsberg Ølsorter

# Carlsberg Mineralvande

Depot

Havnegade 47. Telefon 4980.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Etableret 1850.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlthormann, Kjøbenhavn.

## Det kongl. oktr. Søsassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søsassurance.

Telefon Nr.  
124.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:  
Copenaure

Telefon-Nr.  
42

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

„Danskellloyd“.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foranlagers Lokaler og hos Blankensellers Efftg.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbning M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og  
Befragtningsagent

## Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsgenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristenaen.

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

## Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## AXEL LUND A/S

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

## Hill-Madsen

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

## C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

. Husk .

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Saen. Fri  
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søgager).

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

## Undervisning

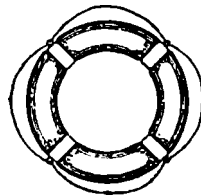
i **Dansk** (Retekrivning, Korresp.), **Tysk**, **Engelsk**,  
**Fransk**. For Sømand, der opholder sig i København, eller  
regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer  
paa **Bendixens Kursus**. Torvegade 25, St.  
Tlf. Byen 1925 x.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4820. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**VÆGGELUS.** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Guld,  
der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,  
Værelser, Menneaker, Dyr og Planter renses under Garantii.  
Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496  
„Toxin“ er et udmærket Midde! mod Rotter og Mus.



## ROAR ROSING,

Vestervoldgade 92, København B.

Redningsapparater

af Renhaar og Kapok.

## Fraissinets Patent Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrerakledler.

1 Mand renses bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens overste Del; Dampforbrugel er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer sanledes Kulfor-  
brugel. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København

gade 3. (Iodehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,  
reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.

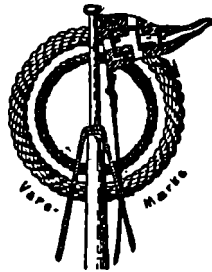
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901.  
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Skibshypotheklaan** mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

72 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.



## A. Mou's Kødudsalg — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co, (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 62-63.      Kjøbenhavn, Torsdag den 29. August 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063      Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Patet  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
 Manila - Wirerope  
 Redningskrandse og Redningsbælter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210.      Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon <b>5601</b>
----------------------------------	---	---	---	------------------------

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gi. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og  
Desinfektionsanstalt.** **NIELS  
JENSEN**  
 Vesterbrogade 26      Telef. 6138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
 uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedle.  
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Cornelius Knudsen's**  
 Marine-  
**'Prisme-Kikkert**  
  
 Sextanter — Kompasser  
 Kapt. Clausens  
 Kontroltydemaaler.  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
 Undgaa Fejltagelse.



**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: COPENHAGEN. Telefon-Nr. 42

Dr. med. Goldschmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Frilager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
Cigarer - Tobakker - Vine  
til en gros Priser.

Telefon Sct. Annæ Plads 10. Telefon Privat Nora 795 x.

**Howaldtswerke, Kiel.**

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruaakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luttpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**Nærum Kostskole.**

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2 Gymn. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**MILKMAID MELK**

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed. Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

**Marstal Sømandshjem**

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 36 Kr. pr. Maaned om Vinteren. Bestyrelsen.

**ZOOLOG. HAVE**  
i København  
køber gerne for den brugbare Dyr.

Brugte Skrivemaskiner  
af forskellige Systemer  
tilsalg Vestergade 27.

**Budtz-Jørgensen**  
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.  
Skibs-Blikkenslageri.  
Leverander til D. F. D. S.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**G. C. de Baerdemaeker**  
Skibsmægler og  
Speditør  
Gent, Belgien



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Koh K. Tel. 3662.



**Kakerlakker-pulver**  
à 50 Øre.  
Tjæders  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsederl, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**AVANCE-MOTOREN** Guldmædaille Fiskeriudstillingen 1912 samt NORDISKE VANDRE-PRÆMIE 3 Gange.  
Bedst eksisterende Raaolliemotor, specielt egnet til Fisker- & Brugsfartøjer, samt stationært Brug.  
Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten  
**CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.**

**ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI**  
Nordre Kalkbrænderihavn  
København Ø.

Har De én Gang prøvet  
**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.  
Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.  
Sorgenfrigade 1.

Internationale Agentur for  
**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**  
HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29  
Telegr. „Ott Friedrichshot“

**Bendixens**

**Kursus og Handelsakademi.**

København. Oprettet 1898.

Studentereksamen, Præliminæreksamen, alle Tillægseksaminer. Ubemidlede Moderation. Kommuneskoleelever halv Pris. Damer og Herrer modtages til fuldstændig Handelsuddannelse. Gratis Engageringsbureau. Indmeldelser modtages, Program sendes og Oplysninger gives skriftligt og mundtligt. Bendixen, Forstander, Torvegade 25. Tlf.: Byen 1925 x.

**Fjerde Søforsikringselskab lim.**  
i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

**De private Assurandører lim.**  
i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Kjøbenhavn, d. 29. August 1912.

Baade og Flaader i Passagerskibe. Board of Trade har nedsat en Kommission, som med Hensyn paa Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen skal undersøge Spørgsmaalet om Anbringelse, Udsætning og Fremdrivning af Skibsbaade, samt andre hermed beslægtede Sager.

Kommissionens Opgave er at undersøge:

1) Hvilke er de bedste Arrangementer for Anbringelse af Baade paa Dampskibe af alle Klasser, for at sætte dem ud, naar Fare er paa Færde, og for at kunne udklibe Passagerer og Besætning.

2) Om det vil være muligt, og da i hvilken Udstrækning, at anvende mekanisk Fremdrivning med Fordel, enten som Hjælpekraft eller som Afløsning af Fremdrivning ved Hjælp af Aare og Sejl.

3) Om Redningsflaader vil kunne anvendes, og især om det kan tillades at erstatte Baade med Redningsflaader af en heldig Konstruktion, og hvis da, i hvilken Udstrækning og paa hvilke Betingelser.

4) Hvis Kommissionen maatte ønske det, kan den uafhængig af det Foregaaende stille Forslag til Foranstaltninger, som efter dens Mening vil kunne bidrage til Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen.

Kommissionen er sammensat af Skibbyggere, Søofficerer, Skibsførere og Skibsingeniører, dens Formand er Professor i Skibbygning ved Glasgow's Universitet Mr. I. H. Biles og dens Sekretær Mr. F. P. Robinson af Board of Trade.

»Shipp. Gaz.» skriver, i Anledning af den af Board of Trade nedsatte Kommission, som skal overveje de Problemer, som »Titanic«-Ulykken har givet Anledning til, i en ledende Artikel: »Lord Mersey anbefaler i sin Dom, at Skibene fører saa mange Redningsbaade og Flaader som behøves til alle om Bord værende Personer og fremhæver, at for at dette kan blive muligt, bliver Ændringer med Hensyn til Baadens Størrelse og Typer, samt Maaden at anbringe dem paa og sætte dem i Vandet paa maaske nødvendige. Dette er et af de Spørgsmaal, hvis Løsning nu er betroet Professor Biles og hans Kolleger. De skal foreslaa de bedste Anordninger for Anbringelse og Udsætning af et Skibs Baade.

Dernæst skal Kommissionen ogsaa afgøre det Spørgsmaal, som ogsaa er opstillet af Lord Mersey, nemlig i hvilket Forhold et Skib skal være forsynet med Redningsbaade og Flaader. Den skal afgøre, hvorvidt det skal tillades at erstatte Baade med Redningsflaader af en anerkendt heldig Beskaffenhed, og i hvilken Udstrækning dette maa ske. Dette er et praktisk Spørgsmaal, som den nævnte Kommission vil være vel egnet til at afgøre at domme efter den Sammensætning, den har. Et andet Spørgsmaal, som ogsaa er overladt til Kommissionens Afgørelse, er Lord Merseys Forslag om at give Board of Trade Bemyndigelse til at forlange at én eller flere af et Skibs Redningsbaade skal forsynes med et eller andet mekanisk Fremdrivningsmiddel. Kommissionen skal overveje, hvorledes og i hvilken Udstrækning mekanisk Drivkraft kan anvendes som Hjælpekraft eller som Erstatning for Aarer og Sejl som Fremdrivningsmiddel. Her har vi tre praktiske Opgaver for Kommissionen, der dog ogsaa selv vil kunne stille Forslag til Foranstaltninger, som efter dens Mening vil kunne bidrage til Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen.

Det fremgaar tydeligt af Nedsættelsen af denne Kommission, at Board of Trade ikke vil foretage sig noget uden at indhente sagkyndige Raad med Hensyn til de tekniske Spørgsmaal, som opstaar paa Grund af Lord Merseys Forslag. Det maa i det hele erkendes, at Board of Trade har vist et alvorligt Ønske om at gaa frem med Forsigtighed og vil modsætte sig enhver Tendens til Lovgivning, som er paavirket af Panik. Det fremgik tydeligt af en kort Diskussion, som fornylig blev ført i Underhuset, at efter nogle Medlemmers Mening burde Board of Trade straks have udstedt provisoriske Anordninger an-

gaaende Redningsmateriellet i Skibene. Men hvis en saadan Fremgangsmaade var blevet fulgt, vilde det sikkert have været ensbetydende med store Byrder for Handelsmarinen. Det, der tiltranges, er, at disse Spørgsmaal en Gang for alle bliver behandlet paa en tilfredsstillende Maade, og et saadant Resultat kan, som Board of Trades Præsident, Mr. Buxton, yltrede, vanskeligt naas, med mindre denne Institution faar den videst mulige Lejlighed til at overse den hele Situation.

Imidlertid meddeles det, at Førerne af de store tyske transatlantiske Ruteskibe alle er enige om, at de under lignende Omstændigheder som de, der mødte »Titanic«, da den gik under, ikke vilde have modereret Farten. De gør gældende, at med et godt Udkig vil der være tilstrækkelig Tid til at undgaa en Kollision. Det vides ikke, om Offentlighedsførelsen af denne Meddelelse er beregnet paa at hæve de tyske Ruteskibe i det rejsende Publikums Yndest, skønt den jo egner sig til at bibringe den Forestilling, at de tyske Baade er i Stand til at holde et bedre Udkig end »Titanic« gjorde.

Der er en betydelig Sætning i Lord Merseys Beretning, som det maaske er værd at anføre, da den angaar dette Punkt. Den lyder saaledes:

»At det meget godt lader sig gøre i en saadan Nat, selv med et skarpt Udkig paa Bakken, i Udkigstonden og paa Broen, ikke at se et Isbjerg i rette Tid, fremgaar af Kaptajn Rostrons, Føreren af »Carpathia«, Vidnesbyrd.«

Den med Hensyn til Baadespørgsmaalet af Board af Trade nedsatte Kommission har i Følge »Shipp. Gaz.« udsendt en Meddelelse, hvori den opfordrer Opfindere og andre, som ønsker at fremlægge Opfindelser eller Planer for deres Anskuelse, til at gøre dette inden 1. Oktober d. A. Kommissionen kan dog ikke paatage sig noget Ansvar for Beskyttelsen af Opfinderens Rettigheder. En nøjagtig Beskrivelse af Opfindelsen (uden Model) kan foreløbig sendes til Kommissionens Sekretær Mr. F. P. Robinson, Board of Trade, 7. Whitehallgardens, London, S. W.

Vi har modtaget følgende:

Forhyringsvæsnets. I Dansk Søfartstidende Nr. 51 d. A. findes et Indlæg af Kaptajn Andreasen af Thuro, angaaende Forhyringsvæsnets. At denne Artikel er blevet hilst med Glæde af enhver færende Sejlskibsfører, turde det være overflødig at bemærke. Jeg tillader mig derfor paa flere Kollegers Vegne at henstille til den højtærede Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart ved Henvendelse til Lovgivningsmagten at virke hen til, at Forhyring bliver fri Næring i Provinsbyerne, dog kun for Fagmænd. Dermed menes kun Mand, der har faret i nogle Aar som Skibsfører, og er kvalificeret til denne Bestilling. Jeg kan ikke dele Hr. Andreasens Anskuelse, at det her er nok blot en Mand har faret til Søs, thi hvilken Indsigt kan f. Eks. en Styrmand, der har sejlet i nogle Maaneder med et Skib, have i disse Forhold, saa han er sig sit Ansvar som Forhyringsagent bevidst overfor en Skibsfører, der ikke selv kan komme til Slede, men nødes til at rekvirere en Besætning gennem Telefon eller Telegraf? At en Fører i et saadant Tilfælde kan risikere at faa det værste »Skrab-sammen« har desværre de fleste af vi Skibsførere erfaret. Hvis Fællesrepræsentationen derfor kunde udvirke, at Forhyring blev fri Næring i Provinsbyerne, vilde det være til Gavn for mange, ikke mindst for Rederierne.

Færende Skibsfører.

Meddelelse fra Direktøren for Maskinistundervisningen: Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Kjøbenhavn Juni-Juli Maaned. Til Maskinpasserprøven indstillede sig 5 Eksaminander, hvoraf 4 bestod, til den almindelige Maskinisteksamen 99, hvoraf 81 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag 41, hvoraf 32 bestod, til Maskinfag 38, hvoraf 32 bestod. Til elektrotekniske Fag indstillede sig 36, hvoraf 32 bestod.

Odense Juli Maaned. Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 8 Eksaminander, hvoraf 7 bestod.

Aarhus August Maaned. Til Maskinpasserprøven indstillede sig 6 Eksaminander, hvoraf 4 bestod. Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 8, hvoraf 7 bestod og til Motorpasserprøven 1 Eksaminand, som bestod.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Zanzibar er erklæret for kolerasmittel.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Allerede paa Generalforsamlingen den 8. April 1908 bemyndigedes Bestyrelsen for Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft til at udvide Aktiekapitalen fra 1 Mill. Kr. til 1,250,000 Kr.

Da Vilkaarene for Skibsfarten og Skibbygningsindustrien i de nærmest følgende Aar ikke var særlig gunstige, fandt Bestyrelsen det ikke hensigtsmæssigt den Gang at udvide, hvorimod man nu efter de to sidste Aars Opgangsperiode skrider til Benyttelse af den givne Bemyndigelse.

Kursen paa Aktierne i Aktieselskabet er nu 118, og de ny Aktier vil blive tilbudt de gamle Aktionærer til en Kurs af 105, saaledes at der for hver 4,000 Kr. kan legnes en ny Aktie à 1,000 Kr.

Tegningen sker i Landmandsbanken og Privatbanken og slutter den 31. ds.

Isen paa de forenede Damperruter. Paa det nu fremkomne Maanedskort fra Deutsche Seewarte findes en Advarsel gaende ud paa, at den den 9. Juli atter antagne sydlige Rute paa Grund af Ishindringer den 20. samme Maaned er bleven lagt sydligere. De vestgaaende Dampers Rute skærer nu den 47 Længdegrad paa 40° 30' N. Br., og den østgaaende den 47 Længdegrad paa 41° 0' N. Br. Disse Ruter bibeholdes foreløbig indtil 31. August.

Fyr- og Vagervæsnene. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at Lystønden »Steingrund S.« ikke er paa sin Station, men at dens Beliggenhed for Øjeblikket er 54° 13' 3" N. Br., 8° 2' 35" Ø. Lgd.

Samtidig har Marineamt meddelt, at Lystønden »Alsensunde« er slukket, og at den snarest muligt atter vil blive tændt.

Den traadløse Telegraf. Santiago de Chile, den 23. August. I Løbet af December Maaned vil der paa forskellige Steder af Kysten blive aabnet 9 traadløse Telegrafstationer til Brug for Skibsfarten.

(»Ritz. Bur.«)

Konsulatvæsnene. Den 24. August har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Umeå J. Ullberg Afsked fra nævnte Post.

Sø- og Handelsretten. Kjøbenhavn, den 22. August. Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Grosserer Alfred Christensen som Repræsentant for Dampskibet »Sjøstad« af Kristiania tilpligtet at betale

35,000 Kr. til Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise for Bjergning af nævnte Dampere efter dens Grundslodning den 8. Maj 1912 paa Gjedser Rev.

(»Ritz. Bur.«)

Vandtætte Skodder. Professor Biles har i »The Engineer« for 19. April 1912, skrevet en Afhandling om vandtætte Skodder i forskellige større Skibe, blandt andre »Titanic«, og de forskellige Forholdsregler, der er lagte imod Ulykker som »Titanic«s Forlis. Forfatteren undersøger de forskellige Skibes Stilling ved, at de forskellige Rum fyldes med Vand. Resultatet af Overvejelserne er, at 1) de tværskibs Skodder skal foresaa højt op som muligt, og at 2) Dækkene skal være vandtætte.

Hvis hele Boven paa Skibet bliver trykket ind af en Isvæg, vil Værdien af de vandtætte Dæk formindskes.

Panamakanaloven. Washington, den 25. August. Præsident Taft har i Aftes underskrevet Panamakanaloven. I en Henvendelse, som Præsidenten har rettet til Kongressen, anbefaler han Vedtagelsen af en Resolution, hvori erklæres, at Regeringen ikke anser Lovens Bestemmelser for en Krænkelse af nogen bestaaende Traktat. I Repræsentanternes Hus er der blevet forelagt et Lovforslag, hvorved den Paragraf i Panamakanaloven i Følge hvilken amerikanske Skibe i Kystfart har fri Passage gennem Kanalen, ophæves. Ved Forelæggelsen erklærede Forslagsstilleren, at hans Hensigt med Forslaget var at undgaa de truende internationale Forviklinger. Forslaget vil komme til Behandling saaarnt Kongressen i December atter træder sammen.

(»Ritz. Bur.«)

Kollision. Frederikshavn, den 22. August. Dampere »Jotun« af Bergen, Kaptajn Schmidl, kolliderede i Nat udfør Trindelen Fyrskib med tremastet Skonnert »Kurländer« af Riga, Kaptajn Jacobsen. Skonnerten sank i Løbet af 1½ Time paa 24 Favne Vand. Besætningen reddedes om Bord i Dampere, der i Morges landstillede den i Frederikshavn. Her er Dampere »Jotun« af Bergen i Dag af Skonnertens Fører bleven beslaglagt for 81.000 Kr. i Erstatning for Skib, Ladning og Fragt.

(»Ritz. Bur.«)

## Sø- og Handelsrettsdom.

Dom i S. S. Nr. 58/1912, afsagt den 23. Juli 1912. Overretssagfører Zeuthen, Aktor mod L. D. L. og C. C. R.

Under nærværende Sag tiltales Styrmandene L. D. L. og C. C. R., for Overtrædelse henholdsvis af Solovens § 293 og af dens § 306.

Sagens Omstændigheder er efter de Tiltalles egne Erkendelser og det under Sagen iøvrigt oplyste følgende:

Den Det Forenede Dampskibsselskab tilhørende Dampere »Ceres« var i Februar Maaned d. A. paa Rejse fra Kjøbenhavn over Leith til Thorshavn med Passagerer og Gods. I den sædvanlige Førers Fraværelse fungerede Tiltalte L., der havde gaaet paa denne Rute i en halv Snes Aar, midlertidig som »Ceres« Fører, og Tiltalte R., der i et Par Aar havde været 2den Styrmand paa »Ceres«, som 1ste Styrmand, noget, han flere Gange tidligere havde gjort. Naar Vejret var godt, plejede »Ceres« efter at være kommen Nord om Skotland at gaa gennem Strömsa Firth ind imellem Orkneyoerne, i Taage og haardt Vejr at gaa udenom disse Øer. »Ceres« forlod Leith den 21. Februar om Eftermiddagen. Vejret var godt, og Kaptajn L. be-

stemte sig til at gaa mellem Øerne. Men paa Formiddagen den 22. blev det noget diset; men Disen var dog ikke saa tæt, da man nærmede sig Øerne, at Kaptajn L. nærrede nogen Betænkelighed ved at gaa igennem Stronsa Firth. Kl. c. 10½ passeredes Horse of Copinsha. Kl. c. 11 Mull Head og Kl. 11¾ Orkness. Kaptajn L., der havde været paa Broen fra om Morgenen, gik et Par Minutter, før man naaede Orkness, en halv Snes Minutter før man skulde være ved det smalleste Sted paa hele Rejsen, det omtrent én Somil brede Stræde mellem den større Ø Eda og de Vest for dennes sydlige Spids liggende mindre Øer Greenholmene, ned for at spise Frokost sammen med Passagererne efter at have kaldt Styrmand R. op paa Broen og overladt Navigeringen til ham.

Kursen havde lige fra det Øjeblik, da »Ceres« havde passeret Mull Head, været N. ¼ V. paa Kompasset, en Kurs, der, hvis der ingen Strøm var, vilde føre Skibet ret nær Orkness; men da L. havde mærket, at Strømmen kom fra Atlanterhavet (fra NV.), regnede han med, at Skibet blev sat lidt mod Øst, og at Kursen vilde føre omtrent én Somil Øst for Orkness og midt ind i Strædet mellem Eda og Greenholmene. L. havde afsat Skibets Kurs paa Kortet, og han pegede, da han overgav R. Vagten, paa det Sted paa Kortet, hvor Skibet i Øjeblikket befandt sig, og sagde noget som: »Der er Skibet, vi styrer N. ¼ V.«, men han gav ham ingen nærmere Instruktioner og forvissede sig ikke om, at Styrmand R. kendte Farvandet.

I Virkeligheden havde Styrmand R. efter sin Forklaring aldrig haft Vagt paa Stykket forbi Greenholmene og aldrig set disse Øer, skønt han flere Gange havde været om Bord paa »Ceres«, naar den gik mellem Orkneyerne. Det Kort, der laa opslaaet paa Broen, og hvori Kaptajnen havde afsat Kursen, var af en noget lille Maalestok og var derhos ved hyppig Brug blevet noget makuleret. Man saa ikke tydelig derpaa, at Greenholmene bestaar af to Øer, en større nordlig og en mindre sydlig, adskilt ved et Stræde paa c. 800 Alens Bredde, og Styrmand R. gik ud fra, at der kun var én Ø. Han saa, da han overtog Vagten, Orkness noget sløret af Disen om Bagbord, men synes ikke at have kunnet se Eda eller Greenholmene forude. Efter hans Forklaring tænkte han, efter at Kaptajnen var gaaet ned, paa at tage en Pejling for at forvise sig som Afstanden fra Orkness, men han opgav det, bl. a. fordi Skibets Stævn gik mod Øst, og fordi han derfor maatte hen til Rørgængerens.

Han gissede sig én Somil fra Orkness, og da han ved Hjælp af Almanak og Strømkort fandt, at Strømmen paa den paagældende Tid skulde komme fra NV., mente han, at det var Strømmen, der havde faaet Skibet til at gire, og at den vilde føre Skibet for østligt. Han gav nu for at være sikker paa ikke at komme for nær Eda (efter Kortet skulde der være nogle Undervandsskær Syd for denne Ø.), uden at sige noget til Kaptajnen om, at han ændrede den af denne angivne Kurs, Kl. 11,50 Rørgængerens Ordre til at styre N. til V. Da han kort efter fik Øje paa højt Land forude troede han, at det maatte være Eda, medens det i Virkeligheden har været den største af Greenholmene.

Da han senere saa lavt Land for om Bagbord (den mindre af Greenholmene) blev han bestyrket i sin Formening, at det høje Land var Eda, og gav Rørgængerens Ordre til at styre endnu vestligere lige ind mod Strædet mellem Øerne, som efterhaanden viste sig tydeligere og tydeligere. Kl. 12 tog han en Middagspejling, der vistnok maa være taget med en vis Unojagtighed, idet den styrkede ham i den Tro, at han var, hvor han skulde være, og han styrede med fuld Fart ind i Strædet uden, som det synes, at lægge Mærke til, at Strædet var meget smallere og gik i en anden Retning, end Tilfældet skulde være med Strædet mellem Eda og Greenholmene. Da der i Strædet var for lavt Vand for en Baad som »Ceres«, gik Skibet paa Grund med fuld Fart.

Passagererne blev senere sat om Bord i en anden

Damper. Man forsøgte forgæves at komme af Grunden ved egen Hjælp, en Del af Dækslasten kastedes over Bord, men Skibet stod fast. Passagerer og Post maatte derfor sendes videre med en anden Damper, og først den 29. Februar lykkedes det efter et kostbart Bjergringsarbejde at faa »Ceres« bragt flot. Der gik intet Mennekeliv tabt, men det materielle, paa Skib, Ladning og Fragt ved Strandingen forvoldte Tab og Skade er under Sagen anslaaet til ialt c. 140,000 Kr.

Efter de saaledes foreliggende Omstændigheder findes ingen af de Tiltalte at kunne undgaa Straf for det af dem udviste Forhold. Tiltalte L., der som Skibets Fører var den, der havde det fulde Ansvar for Skibets Navigation, burde ikke have forladt Broen uden at forvise sig om, at Styrmanden vidste bedre Besked med, hvor man skulde sejle, og uden at give ham de nødtorftigste Instruktioner, skønt det var diset, skønt man netop skulde til at passere det vanskeligste Sted paa Rejsen, og skønt Kortet var saa lidt fyldestgørende netop paa dette Punkt. Selve den Omstændighed alene, at der ikke var anskaffet et bedre Kort, findes ikke at kunne tilregnes Kaptajnen til Straf, da Kortet i og for sig var tilstrækkeligt for den, der kendte Farvandet, og da han jo selv var farvandskendt. Var han bleven paa Broen, var der sikkert ingen Ulykke sket.

Hvad Tiltalte R. angaar, findes hans Navigering ganske forkastelig. Han har ikke haft mindste Grund eller Ret til — uden Samraad med Kaptajnen og uden at kende de lokale Forhold bedre — af Hensyn til en formodet Strømsætning at ændre den Kurs, der var opgivet ham af Kaptajnen, og ved hvis Bestemmelse Kaptajnen havde taget Hensyn til Strømmen. Hans videre Navigering er en Kæde af Fejl.

Begge de Tiltalte findes saaledes at maatte anses, Tiltalte L. efter Solovens § 293, Tiltalte R. efter dens § 306, og Straffen findes efter Omstændighederne at kunne bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde for hver især paa 200 Kr.

De Tiltalte vil dernæst hver for sig have at udrede 35 Kr. i Salær til den for ham beskikkede Defensor henholdsvis Overretssagfører Munch Petersen og Overretssagfører A. Bang, og in solidum at udrede Aktionens øvrige Omkostninger, derunder Salær til Aktor Overretssagfører Zeuthen 50 Kr.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for September Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Det høje Tryk ved Azorerne er faldet lidt fra forrige Maaned, medens det islandske Minimum stadig ligger lige lavt. Vindstille med over 5 pCt. af alle lagtagelser træffes endnu hyppigt over udstrakte Omraader selv bortset fra det ækvatoriale Bælte.

Værd at lægge Mærke til er den forholdsvis store Hyppighed af østlige Vinde mellem 10° og 30° V. Lgd. paa Ruten til New York og de hyppige, ja i Grunden overvejende østlige og nordlige Vinde i udstrakte Dele af de amerikanske Farvande Nord for Kap Hatteras—Bermudas Øerne. »Northerns« forekommer allerede nu og da i Meksiko Bugten.

Passatens Nordgrænse er allerede i Færd med at vige tilbage mod Syd; de øvrige Grænser for Passat og Monsun ligger i September gennemsnitlig saaledes:

NØ. Passat, Sydgrænse	{ 13,5° N. Brd. paa 21,4° V. Lgd.
	{ 12,7° — - 26,4° —
SV. Monsun, Nordgrænse	{ 9,9° — - 23,7° —
	{ 10,3° — - 27,1° —
SØ. Passat, Nordgrænse	{ 3,9° — - 18,9° —
	{ 5,0° — - 27,1° —

Store Afgivelser fra disse Gennemsnitsgrænser kan dog forekomme i de enkelte Aar.

**Storme.** Trods Vejrets overvejende rolige Karakter tillægger dog Stormhyppigheden lidt midt paa Oceanet. Det paafaldende høje Procenttal (over 10 pCt.) paa 25<sup>o</sup>—35<sup>o</sup> N. Brd. 50<sup>o</sup>—55<sup>o</sup> V. Lgd. skyldes muligvis Orkanerne.

**Orkaner.** Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885 til 1896 faldt 24 eller 32 pCt. i September, der sammen med Oktober kan opvise det største Antal Orkaner. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan er en meget frisk, bygeagtlig Passat, der muligvis drejer sig til SØ., navnlig naar der samtidig kommer svær SØ. Dønning. Ved den ringe Udstrækning af Stormarealet (under 400 Sm. i Diameter) giver Barometret ofte ingen rettidig Advarsel.

**Taa gehyppighedens** Maksimum er overskredet med August. Nu træffer man hyppigst Taage til Øst for 50<sup>o</sup> V. Lgd. ved Østranden af Banken; Damperruten fører paa et godt Stykke midt derigennem. Syd for en Linie Kap Hatteras—Azorerne—Gibraltarr findes næsten ikke Taage.

**Is.** Under sædvanlige Forhold er Dampskibsruterne mellem Lizard og New York nu isfri.

**Hvad Forholdene i Aar angaar.** Af de indtil den 18. August indløbne Ismeldinger fremgaar det, at der siden forrige Maanedskorts Fremkomst endnu er truffet særdeles megen Is, især var Forholdene i den sidste Del af Juli langt fra saa gunstige, som man havde ventet ved Maanedens Begyndelse. De sparsomt indløbende Meldinger om Is i den seneste Tid tyder imidlertid paa, at Tilførslen af ny Is er aftaget, i det mindste er der ikke set mere Is Syd for 40<sup>o</sup> N. Br. Mellem 40<sup>o</sup>—60<sup>o</sup> V. Lgd. kan der næppe forelobig regnes med en fuldstændig Forsvinden af Isen. Mange Isbjerge befandt sig ved August Maanedes Begyndelse ud for og i Belle Isle Strædet; fra Belle Isle og indtil den 50 Længdegrad Øst efter blev der truffet udstrakte Ismasser. Saavidt bekendt fandt der to Kollisioner Sted med Isen.

**Middelhavet.** NV. Monsunen i det østlige Middelhav har i September mistet en Del i Udstrækning mod Vest. Mellem Gibraltarr og Tunis er endnu ØNØ. Vinde fremherskende, men ogsaa disse er aftaget en Del, medens de vestlige Vinde er tiltaget noget. I den øvrige Del af Middelhavet er Vindene foranderlige, og i de mere indelukkede Dele som f. Eks. det tyrrenske Hav forekommer indtil 20—26 pCt. Vindstille.

Stormende Vinde forekommer kun sjældent i September, og da ogsaa kun i den vestlige Del af Middelhavet.

## Fragtmarkedet.

Fastheden i de ledende Markeder er endnu mere udpræget end for en Uge siden, og dette gælder navnlig U. S., hvorfra der er et betydeligt Begær efter Dampere, men der er ikke noget stort Udbud, og Rederne er særdeles stramme. Af disse Grunde har der ogsaa været betalt glimrende Rater fra Slaterne, og vi har set det Særsyn, at enkelte Dampere, som lossede paa River Plate, hvorfra Fragterne virkelig er gode, er gaaet op i Ballast til Meksico Golfen. Dette beviser bedst den Forlegenhed, som Befragterne har været i. La Plata-Hjemfragterne er steget yderligere siden sidst, og der betales indtil 25/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet for prompt, 24/ pr. Oktober, 21/6 pr. 15. December—15. Januar. Samtidig er Kulfragterne udefter ogsaa bedre paa Basis af c. 23/ fra Cardiff. Østen har udfoldet mere Liv end ellers i de sidste Maaneder, og Tønen er fast. Fra Sortehavsdistrikterne har der ogsaa været sluttet lidt livligere til støtte Fragter, men der ventes forøget Aktivitet i nærmeste Fremtid, naar den ny Hosts Korn kommer ned i større Mængder. Middelhavsfragterne er faste, og der

er et godt Udvalg af alle Slags Laster. Hershjemme ligger Forholdene saa temmelig uforandret. Kornlaster fra Østersøen tilbydes ikke for prompt Lastning, men pr. Slutningen og senere begynder der at komme lidt Efterspørgsel. Derimod en der stadig mange Trælaster til uforandret gode Rater. Kulfragterne til Middelhavet og Østersøen er særdeles faste, og gennemgaaende har Befragterne maattet anlægge højere Rater for at skaffe sig Tonnage. Fra Hull og Tynen betales glat væk 6/6 Kronstadt for store Baade, fra Forthet 7/, til Sydfinland 8/ à 8/6, medens Raten til Genua er kommen op paa 12/ baade fra Tynen og Wales. I det efterfølgende anfører vi effektive Befragtninger:

**Østen.** Soyabønner Wladivostok/U. K. eller Kontinentet 35/ én Havn, 36/ to Havne, September, Bombay/U. K. eller Kontinentet 26/ Dødvægt, Hamburg og Dunkerque 26/6 pr. September, 25/ én Lossehavn, 25/9 to Lossehavne pr. December—Januar. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet 20/6 Skala én Havn, 21/ to Havne, net terms, prompt.

**Sortehavet.** Korn Azoff/Rotterdam 13/9, Emden 14/, Hamburg 14/3, prompt. Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 12/6, Hamburg 13/. Nantes 15/, charter terms, prompt. Salt Eupatoria/Libau 20/, September.

**Middelhavet.** Erts Karthage/Middlesbro 8/, Santander/Rotterdam 7/. Bilbao/Middlesbro 7/3, Rotterdam 6/9, alt pr. prompt. Nantes/Swansea 3/10½, prompt.

**Nordamerika.** Tømmer Wilmington/Liverpool 45/, Bremen 46/3, September, Galveston/Liverpool, Manchester eller Bremen 60/. all Colton, September, Golfen/U. K. eller Kontinentet 55/, September—Oktober, Buenos Aires 180/, September, Danmark Basis 20/9 én Havn, net charter, September, Kul Norfolk/Monte Video 23/ prompt.

**Sydamerika.** San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 25/ O. C. ÷ 6 d., ppt. Buenos Aires eller La Plata/U. K. eller Kontinentet 21/6 O. C. ÷ 6 d. option »up river« Lastning 24/. September—Oktober. Bahia Blanca/U. K. eller Kontinentet 22/ O. C. ÷ 6 d., September—Oktober.

**Østersøen.** Korn Petersborg/Barrow 3/ Hvedebasis, August. Der bydes Kronstadt og Petersborg/Hull 35/ D. B., 1/3 Boards 37/6. Fra Libau bydes der i Øjeblikket 1/3 Havrebasis Rotterdam pr. September. Windau/Calais Fres. 44—45 D. B., Hull 32/ 32/6 for D. B. Ender. Riga/Rouen Fres. 47—48 D. B. 1/8 Boards, 1/6 Kulhavn Englands Østkyst, c. 40/ til Ghent. — Brahestad/London 50/ D. B. B., Helsingfors/London 40/ D. B. B., Skellefteå/London 40/ og Sundsvall/London 34/ D. B. B., all pr. prompt.

**Kulfragterne.** Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Kronstadt 6/6, 8/ Kotka, 7/6 Nakskov, 6/6 Aalborg, 6/3 Nørre Sundby, 10/6 Oran, 11/ Marseille, medens der fra Cardiff eller Newport sluttedes til 7/9 à 8/3 Kronstadt, 7/9 Reval, 11/6 Las Palmas eller Madeira, 19/ Rio Janeiro, 500 Tons Losning, 19/6 hvis 300 Tons Losning, 23/ River Plate.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe har det daarlige Vejr ikke bedret Hostudsigterne, og Nordlyskland er som Folge heraf ikke i Markedet med mange Kornlaster. Königsberg har ellers sluttet 6 M. Rugbasis, Danzig for Rug 5 M., Stralsund 4 M., Wismar 3½ M. Stettin og Lübeck er lige faste med rigelig Udbud af Ladninger til omkring 4 à 4½ M. til danske og svenske Havne. Ogsaa Hamburg skal være fast og noterer omkring 6 M. Sverig saavel som Norge er nærmest uforandret, Norge maaske fastere for Feldspath. Danmark er fra Provinserne meget stille og har ud over Sukker fra Odense, Stege til Kjøbenhavn ikke meget at tilbyde. Kjøbenhavn sluttede for Majs til Randers 15 Øre, Hvede til Svendborg 12 Øre, Oljekager Aalborg 15 Øre, Foderhvede Faaborg 13 Øre. Fra nylig ankommen Damper udbydes enkelte Ladninger Foderhvede nærmest til jydsk Havne.

Fragtmarkedet for Sejlere paa Nord- og Østersøen er uforandret fast og trods Præmiestigningen uden Ændring i Raterne fra sidste Uge, ligesom der efter Noteringen er Laster nok for de kommende Maaned. Dog er den fragtledige Tonnage fremdeles lille. Kornlaster er endnu ikke fremme, men tør forventes i September. Returfragter Vest fra er ligeledes faste og Fordringerne atter lidt højere for Kullaster, men enkelte Byers Importører vagrer sig, trods Mangel paa Tonnage, ved at indromme Tillæg.

## Spørgsmaal og Svar.

**S.p.:** Er »Dansk Navigatorforening« i Kjøbenhavn en Forening af Officerer af alle Grader i Handelsflaaden?

Er det Foreningens Formaal at varetage Standens Interesser? Kan Medlemmer fra Provinserne optages?

Paa mange Sejlskibsføreres Vegne  
Rex.

**S.v.:** »Dansk Navigatorforening« er, i Følge en paa dens ordinære Generalforsamling den 24. Februar d. A. vedtaget Beslutning blevet opløst.

Af Foreningens Formue er der blevet skænket dens mangeaarige Formand, kgl. Translator Baltazar Petersen, en Erkendtigheds gave paa 500 Kr., medens Resten er anvendt til Oprettelsen af et Legat under Navn af »Dansk Navigatorforenings Legat«, der bestyres af »Kjøbenhavns Skipperforening«, og hvis Renter én Gang aarlig, den 21. Februar, uddeles i én Portion til en Enke efter en dansk Skibsfører eller Styrmand, som er kommet i Trang. Enker efter Skibsførere og Styrmand, som har været Medlemmer af »Dansk Navigatorforening« den 24. Februar 1912, har dog Fortrinset.



## Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet »Mode«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Stockholms Rederiaktiebolag Svea, foretoges den 22. ds. officiel Provetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 250 Fod langt i Hoveddækket, 37 Fod bredt og 24 Fod dybt. Maskinen er Triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 1,000 ind. H. K.

Efter endt Provetur anløb Skibet Kjøbenhavn for Kulturforsyning og fortsatte derefter Rejsen til Gelle, for derfra at sættes ind i den for dette Skib bestemte Fart paa Stockholm-London.

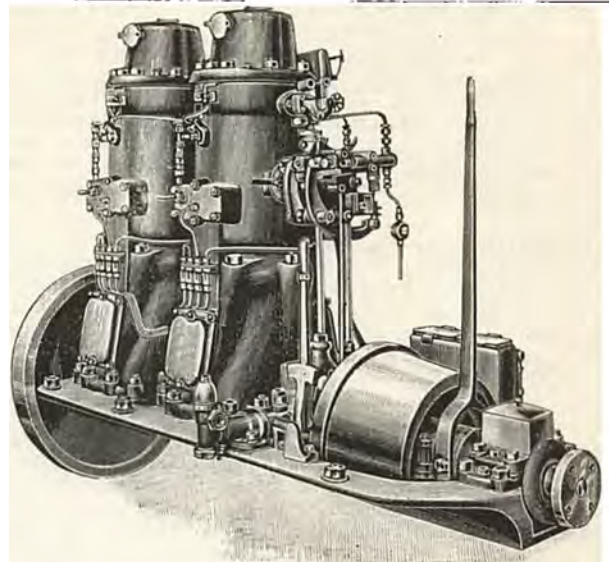
Fragtdamperen »Magne« (Stabelnummer 136), bygget for Regning Stockholms Rederiaktiebolag »Svea« i Stockholm, blev den 27. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er et Søsterskib til den fra Værftet i forrige Uge afleverede Damper »Mode« til samme Selskab, er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey« og er 250 Fod langt i Hoveddækket, 37 Fod bredt og 24 Fod dybt; det bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 1,000 H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Damper til Kjøbenhavn.

**BRASSO**  
Metal Pudse-Extrakt  
til Skibsbrug.

**Engelsk.** C. H. Funch,  
Britisk Vice-Consul.  
Kongelig edsvoren Translater og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
traffes 10—1.  
Telefon 4210. Privat Telefon Hellerup 1152.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille!**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Knerepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO.** (Breit & Dahl).

Reventlowgade 28. København. Telefon 2688.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Finns gennem alle Skibsbehandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

## Skibsefterretninger Dampskibe

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Boness 17./8. — Amalienborg ank. Boness 15./8. — Anna Mærsk ank. Boness 15./8. — Brattingsborg pass. Kjøbenhavn 23./8. — Borglum pass. Prawleport 24./8. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 25./8. — Dansborg pass. Kjøbenhavn 24./8. — Eleonora Mærsk afg. Huelva 21./8. — Elsborg ank. Kristinestad 23./8. — Esrom pass. Madeira 23./8. — Flynderborg ank. Burnt Island 24./8. — Fredensborg ank. West Hartlepool 19./8. — Frederiksborg pass. Gibraltar 25./8. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 23./8. — Gurre ank. Petersborg 25./8. — Hammershus pass. Madeira 5./8. — Harrildsborg ank. Svendborg 23./8. — Hundborg pass. Holtenau 25./8. — Høneborg ank. Methil 21./8. — Jelling afg. Rotterdam 22./8. — Jomshørg ank. Königsberg 22./8. — Jungshoved ank. Ørnskioldsvik 26./8. — Jægersborg afg. Madeira 23./8. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 21./8. — Kalo afg. Kristinestad 25./8. — Klampenborg ank. Huelva 20./8. — Kronborg ank. Hamburg 15./8. — Lejre afg. Huelva 24./8. — Lilleborg afg. Rotterdam 24./8. — Marselisborg pass. Bergen 20./8. — Næsborg afg. Kristinestad 23./8. — Peter Mærsk ank. Trondhjem 20./8. — Randsborg pass. Kjøbenhavn 25./8. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 25./8. — Silkeborg afg. Barry 22./8. — Skanderborg ank. Huelva 22./8. — Skjoldborg afg. Zaandam 24./8. — Skodsborg ank. Partington 18./8. — Spigerborg afg. Mollersvik 25./8. — Stegelborg pass. Lödingen 21./8. — Stjerneborg afg. Antwerpen 23./8. — Søborg afg. Huelva 22./8. — Taarnborg afg. Boness 24./8. —

Ullsborg afg. Las Palmas 24./8. — Uranienborg ank. Acton Grange 20./8. — Visborg ank. Antwerpen 15./8. — Vordingborg ank. Barreiro 24./8. — Ørkild afg. Sabang 8./8.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brudt, afg. Sarpsborg 25./8. til Hull. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 24./8. til Sarpsborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Liverpool 23./8. til Petersborg. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 15./8. til Cardiff. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Cape Tormentine 19./8. — Excellence Pleske, Tannebræk, ank. Petersborg 21./8. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Petersborg 26./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Miramichi 15./8. til Bellast. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Nykjøbing F. 25./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 20./8. — Newa, Dahn, ank. Manchester 26./8.

**Vesterhavet.** Nerma, Degn, ank. Delfzijl 27./8. Hebe, Gregersen, ank. Penicho 26./8. — Nora, Lauritsen, afg. Penicho 26./8. til Walkom. — Polly, Mathiasen, ank. Alicante 26./8. — Nautik, Nielsen, ank. Alicante 26./8. — Dagmar, Skou, ank. Blyth 24./8. — Gerda, Iversen, afg. Valencia 24./8. til London. — Laura, Lund, ank. Malmö 25./8. — Ulla, Hansen, afg. Sevilla 25./8. til London. — Fylla, Brinch, afg. Sines 27./8. til Lissabon. — Olga, Christensen, afg. Svøvesborg 27./8. til Hvalsvall. — Rigmor, Udall, afg. Wisby 27./8. til Hvalsvall. — Nexos, Basse, ank. Wihorg 27./8. — Marie, Nielsen, ank. Dunkerque 25./8. — Ellen, Hansen, ank. Newcastle 25./8. — Bodil, Jensen, pass. Helsingør 25./8. for Casablanca. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 26./8. for San Feliu. — Cito, Jensen, afg. Houffleur 25./8. til Seaham. — Karla, Nielsen, afg. Wihorg 24./8. til Penarth. — Johannes, Thøgersen, pass. St. Catherine's 24./8. for Barcelona. — Inger, Schill, pass. Helsingør 23./8. for Mautyluoto. — Stella, Lacour, afg. Brixham 23./8. til Barcelona.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, afg. Petersborg 20./8. til Grantou. — London, Bom, ank. Kronstadt 20./8. — Paris, Thølander, afg. Aarhus 22./8. til Bankipudas. — Bryssel, Kaas, ank. Burntisland 26./8.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Vilajoki 23./8. til Canis. — Wieu, Boeck-Hansen, afg. Kemi 26./8. til Sarpsborg. — Roma, Thun, ank. Methil 26./8.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 21./8. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 27./8. til Korsør. — Kimfaxe, Westergaard, ank. Burntisland 27./8.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Cap Wroth 26./8. — Svend, Schmidt, afg. Horsens 24./8. — Urania, Clausen, ank. Kotka 26./8.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Bintang, ank. Nantes 24./8. for hjem. — Samui ank. Kjøbenhavn 25./8. — Bandung afg. Singapore 21./8. udg. — Pagan afg. London 24./8. hjem. — Betandua pass. Perim 17./8. udg. — Jutlandia pass. Gibraltar 25./8. udg. — Ørkild afg. Sabang 8./8. hjem. — Estonia afg. Hongkong 26./8. hjem. — Lituania afg. Rotterdam 16./8. udg. — Tranquebar ank. Kobe 26./8. udg. — Indien ank. Rotterdam 26./8. udg. — Cathay ank. Nantes 22./8. hjem. — Chumpon ank. Deagoa Bay 21./8. udg. — Kina afg. Molendo 13./8. udg. — Arabien ank. Antwerpen 16./8. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. London 22./8. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 14./8. hjem. — St. Jan afg. Paramaribo 23./8. hjem.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Hull 26./8. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Reval 27./8. — Holian, Poulsen, ank. Sundsvall 22./8. — England, Andersen, ank. Bandholm 24./8. — Rusland, Bennetsen, ank. Kjøbenhavn 28./8.

**Europa.** Belgien, Nielsen, ank. Brügge 27./8.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Hull 25./8.

**Frem.** Austa, Bugger, ank. Memel 21./8. — Freja, Nielsen, afg. Husum 26./8. — Vera, Thing, ank. Aarhus 27./8.

**Dansk Rederi Aktieselskab.** Thorvaldsen, Steffen, afg. Grangemouth 24./8.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Sunderland 27./8. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 25./8. — Elina, Rathje, ank. Dieppedale 25./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 16./8. — Harriet, Larsen, afg. Archangel 28./8. — Dagny, Therkildsen, afg. Harparanda 20./8. — Simone, Møller, ank. Framnäs 25./8. — Jeanne, Olsen, ank. Seaham 25./8. — Vera, Larsen, ank. Boulogne 25./8. — Daisy, Jørgensen, ank. Ronen 23./8. — Annine, Leh, ank. Antwerpen 23./8. — Kamma, Løffler, ank. Harparanda 27./8.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Burntisland 23./8. — Sara, Jensen, afg. Petersborg 24./8. — Helene, Sørensen, ank. Methil 25./8. — Raguhild, Schultz, afg. Petersborg 27./8. — Valborg, Hansen, afg. Trångsund 27./8. — Sjølland, Svarrer, ank. Assens 24./8. — Estrid, Hansen, afg. Koivusaari 23./8. — Agnete, Dan, ank. Burntisland 26./8. — Gunhild, Hansen, ank. Randers 25./8. — Hermia, Farup, afg. Pernau 22./8. — Alice, Jørgensen, afg. Nyborg 27./8.

**Havet.** Fyca, Mathiasen, ank. Bristol 26./8.

**Dania.** Ely, Dulm, ank. Marseille 24./8. — Nelly, Clausen, ank. Norre Sundby 25./8. — Fanny, Eriksen, ank. San Pedro 17./8. — Lilly, Nielsen, afg. Malaga 26./8. til Palma. — Alexy, Sørensen, pass. Portland 22./8. for Valencia. — Dagny, Bang, ank. Helsingør 17./8. — Mary, Clausen, pass. Sharpness 23./8. for Aalborg.

**Æra.** Energi, Jensen, ank. Horsens 19./8. — Erindring, Nielsen, ank. Aalborg 19./8. — Emanuel, Svane, ank. Grimsby 22./8.

### Sejlskibe.

**Nordby-Fano.** Maracaibo, Svarrer, pass. Prawle Point 15./8. p. R. t. Hamburg.

**Senderho-Fano.** Elisabetha, Fischer, afg. Rio Grande 24./8. til Liverpool.

**Renne.** Hans Peter, Holm, ank. Kulmar 19./8. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 20./8. — Veset, Kofod, ank. Aarhus 21./8. — Amalie ank. Karrebæksminde 21./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Argus, Holm, ank. Ronneby 24./8. — Kastor, Møller, ank. Malmö 24./8. — Hermod, Grønvald, ank. Kjøbenhavn 25./8.

**Svendborg.** Kamma, Fischer, ank. Abo 21./8. — Peter, Hansen, ank. Karrebæksminde 20./8. — Ane, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 21./8. — Flora, Sørensen, ank. Stockholm 21./8. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Tanger 21./8. — Philip, Christensen, ank. Cuxhafen 22./8. — Haabet, Andreasen, ank. Klitbjerg 22./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Umeå 22./8. — Otto, Klug, ank. Tønsberg 22./8. — Ignatz Bruun, Lund, ank. Hernösund 21./8. — Galathea, Jensen, ank. Bogense 23./8. — Ellen, Andersen, ank. Dover 22./8. — Henry Brooke, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 22./8. — Brodræne, Jørgensen, ank. Havre 23./8. — Primula, Jørgensen, ank. Flensborg 23./8. — Ludvig, Jørgensen, ank. Stege 23./8. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Malmö 21./8. — Delos, Andersen, ank. Piteå 22./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Rodvig 24./8. — Ragnhild, Jensen, ank. Kirkaldy 23./8. — Erhardt, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 25./8. — Nanna, Madsen, ank. Landskrona 25./8. — Niels, Nielsen, ank. Skejfteå 24./8. — Urda, Skov, ank. Høganås 25./8. — Confidence, Mikaelson, ank. Malmö 23./8. — Valdemar, Andreasen, ank. Libau 23./8. — Mine, Nielsen, ank. Tønsberg 25./8. — Libra, Hansen, ank. Burnt Island 24./8. — Cimbria, Larsen, ank. Appeldorn 26./8. — London, Andersen, ank. Råfsø 26./8. — Rita, Jensen, ank. Wihorg 27./8. — Roma, Jensen, ank. Gefle 26./8. — Concordia, Henriksen, ank. Dunkerque 26./8. — Danmark, Huisfeldt, ank. Petersborg 27./8. — Helge, Nielsen, ank. Maldon 27./8.

**Æra.** Aeriatis, Andersen, ank. Raumo 19./8. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Vigo 19./8. — Caroline, Christensen, ank. Hamburg 20./8. — Fremad, Hansen, ank. Gilleleje 19./8. — Ami, Albertsen, ank. Thorshavn 19./8. — Anne, Hansen, ank. Stubbekjøbing 20./8. — Mars, Stegmann, ank. Aberdeen 20./8. — Laura, Jensen, er afg. Falmouth til Hamburg. — Hekla, Hermansen, ank. Søderham 20./8. — Hejmdal, Staugaard, ank. Kjøbenhavns Red 20./8. p. R. t. Guernsey. — Hansigne, Boye, ank. Leith 19./8. — Bonavista, Christensen, afg. Marstal 20./8. til Sverrig. — Saga, Olsen, ank. Mostyn 20./8. — Bien, Petersen, ank. Flensborg 21./8. — Dortha, Boye, er ank. Årskjøbing. — Hebe, Clausen, afg. Kubikenborg 19./8. til Kirkwall. — Hans, Knudsen, ank. Falmouth 21./8. — Mester, Petersen, ank. Lysekil 21./8. — Pampa, Svendsen, ank. Odense 21./8. — Acacia, Jensen, ank. Kolding 21./8. — Mariane, Petersen, ank. Warnemünde 21./8. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Daglykke 23./8. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 23./8. — Mars, Stegmann, ank. Dysart 23./8. — Ægir, Winther, ank. West Wemyss 23./8. — Skandia, Fabricius, ank. Tanger 23./8. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Saffi 22./8. — Atlantic, Rasmussen, afg. Dakar 23./8. til Trinidad. — Hermod, Dreimann, ank. Douglas 23./8. — Bonavista, Christensen, er ank. Åhus. — Kiene, Christensen, ank. London 23./8. — Immanuel, Bager, ank. Stugsund 23./8. — Kristian, Nielsen, ank. Oskarshamn 24./8. — Minde, Rasmussen, ank. Pillau 24./8. — H. H. Petersen, Petersen, ank. Setubal 23./8. — Alfa, Madsen, er ank. Rufisque. — Hansigne, Boye, afg. Leith 23./8. til Ørskjoldsvik. — Ingolf, Olsen, er afg. Burntisland til Stege. — Caroline, Madsen, ank. Marstal 24./8. — Freja, Kock, ank. Marstal 24./8. — Forældres Minde, Christensen, ank. Søderham 25./8. — Arken, Andersen, ank. Lysekil 25./8. — Adele, Weber, ank. Lysekil 25./8. — Viking, Weber, ank. Leith 26./8. — I. A. Kromann, Christensen, pass. Dover 23./8. vestg.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. August 1912. — So- og Handelsretsdom. — Vejrovsigt over Nordatlantenhavet for September Maaned. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Danske Havne. — Kjøbenhavns Børskurs.

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Langden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

#### A.

#### De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**1947. Fyrskib »Vyl«** atter ombyttet. Nordsees. Fyrskibet »Vyl« er den 24de August 1912 atter ombyttet med et Fyrskib, der er forsynet med Radiotelegraf-Apparat, og som viser Stormvarsels-Signaler. 55° 23' (36") N. Br. 7° 45' (00") Ø. Lgd. (Danske Løds, Side 26. Fyr-Port., Side 8 og 18). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1715. Kjøbenhavn 1912).

**1948. Oplysning om Lys- og Fløjtetønde. Fløjtetønde inddraget. Thyborøn. Nordsees.** 1) Thyborøn Lys- og Fløjtetønde ligger 1. Sm N. 55° V. fra Thyborøn Kirke. 56° 42' (50") N. Br. 8° 10' (00") Ø. Lgd.

2) Thyborøn Fløjtetønde er inddraget. 36° 42' (35") N. Br. 8° 10' (42") Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 158 og 180. Danske Løds, Side 109. Havne-Løds, Side 140. Fyr-Port. Nr. 54. Som-Port., Side 12.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1886. Kjøbenhavn 1912).

**1949. Lystønden »Thyborøn-Kanal Nr. 2«** atter udlagt. Thyborøn-Kanal. Nordsees. Lystønden »Thyborøn-Kanal Nr. 2« er atter udlagt, c. 50 m N. for dens tidligere Plads, der var 56° 42' (00") N. Br. 8° 15' (12") Ø. Lgd. (Danske Løds, Side 109 og 112. Fyr-Port. Nr. 61. Som-Port., Side 38). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1657. Kjøbenhavn 1912).

**1950. Lys- og Fløjtetønde flyttes. Halskov-Rev. Store-Bælt.** I den nærmeste Fremtid flyttes Lys- og Fløjtetønden »Halskov-Rev« V. efter til 20 m Kurven. Tøndens nye Plads vil senere blive meddelt. Navrende Plads: 55° 20' (21") N. Br. 11° 03' (05") Ø. Lgd. Kort Nr. 156, 160, 162, 220, 221 og 251. Danske Løds, Side 335. Fyr-Port. Nr. 256. Som-Port., Side 27.)

#### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**1951. Drivende Skydeskive. Østersøen.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er der observeret en drivende Skydeskive 4 Sm Ø. for »Gjedser-Rev« Fyrskib, der ligger paa 54° 27' (54") N. Br. 12° 09' (42") Ø. Lgd.

**1952. Lystønde udlagt. Västerflacket. Landskrona. Sundet. Sverrig.** Lystønden V. for Västerflacket er udlagt. 55° 50' 58" N. Br. 12° 45' 52" Ø. Lgd. (Kort. Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Løds, Side 284.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1044. Kjøbenhavn 1912.)

**1953. Tagesignal forandres. Malmö. Sundet.** Tagesignalet ved Malmö V.-lige Molehoved skal forandres fra Et-Stod hver 1 Minut til Et-Stod hver ½ Minut. Nærmere Efterretning senere. 55° 36' 47" N. Br. 12° 59' 49" Ø. Lgd.

**1954. Vrag forgeses eftersøgt. Abbeås Udde. Sverrig S.-Kyst.** Det formodede Vrag 3 Sm S. ¼ V. fra Abbeås Udde er forgeses eftersøgt. Abbeås Udde: c. 55° 23' N. Br. 13° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1895. Kjøbenhavn 1912.)

**1955. Lystønde udlagt. Revenggrundet. Sandhamn. Stockholm Skærgaard.** Lystønden ved Revenggrundet er nu udlagt. 59° 15' 11" N. Br. 19° 01' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1047. Kjøbenhavn 1912.)

**1956. Fyrskibet »Almagrundet« midlertidig ombyttet.** Fyrskibet »Almagrundet« er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 24, der har en taarnlignende Fyrmast. 59° 09' 05" N. Br. 19° 08' 06" Ø. Lgd.

**1957. Tønde udlagt. Luleå. Bottniske Bugt.** I Luleå Havn er udlagt en Tønde med Kost ved en udskredet Steensætning, paa 65° 34' 43" N. Br. 22° 07' 55" Ø. Lgd.

**1986. Forestaaende Flytning og Forandring af Fyrskibet »Outer Dowsing«. Udlægning af Lys- og Fløjtetønde. Outer Dowsing.** Omtrent den 6te December 1912 flyttes »Outer Dowsing« Fyrskib c. 7 ½ Sm NV. i til 53° 53' 40" N. Br. 0° 59' 20" Ø. Lgd. (Iflg. engelsk Kort Nr. 1094), og Fyret forandres til at vise To-Blink hver 30 Sek. Tagesignal og Undervandsklokke bliver uforandret.

Samtidigt udlægges en Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med To-Formørkelser hver 10 Sek., ved SV-Kanten af Outer Dowsing Grund, paa 53° 26' 00" N. Br. 1° 06' 30" Ø. Lgd. (Iflg. engelsk Kort Nr. 1094). (Kort Nr. 180.)

#### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**1987. Vrag. Atlanterhavet.** Et flydende Vrag med Bunden opad er observeret den 14de August 1912 paa 46° 14' N. Br. 31° 50' V. Lgd.

**1988. Fyr forandret. Trézien. Frankrig.** Trézien Fyr lyses nu fra Canal du Four. 48° 25' 27" N. Br. 4° 46' 46" V. Lgd. S. 13 ½ Ø. til S. 16 ½ V. I øvrigt uforandret. 48° 25' 27" N. Br. 4° 46' 46" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 666. Kjøbenhavn 1912.)

**1989. Skydefelt afmærket. Chénal de Saint-Nazaire à File Saint-Nicolas. Loire.** For at afmærke den farlige Zone ved Montoir Skydeplads er der udlagt 2 Spidstønder og 2 Spiritønder N. for La Sécé Taarn i Chénal de Saint Nazaire à Saint-Nicolas. Naar der skydes, er der højt røde Flag paa 5 Master ved Skydepladsen. Skydefeltet er kun farligt om Dagen i 4 Timer i Nærheden af Lavvande ved Saint-Nazaire. Spiritønderne ligger paa henholdsvis 47° 17' 40" N. Br. 2° 06' 37" V. Lgd. og 47° 17' 24" N. Br. 2° 07' 10" V. Lgd. Spidstønderne ligger paa henholdsvis 47° 17' 58" N. Br. 2° 07' 27" V. Lgd. og 47° 17' 38" N. Br. 2° 07' 45" V. Lgd.

**1990. Telegrafkabel afmærket. Swakopmund. Tysk SV-Afrika.** Ved Telegrafkabet mellem Swakopmund og Walvisbay er udlagt en grøn Kugletønde, mærket »T«, med et Kryds som Topbetegnelse. 6. Kbl S. 71° V. fra Swakopmund Fyr. Man skal ankre V. for Tønden. 22° 40' 46" S. Br. 14° 30' 48" Ø. Lgd.

**1991. Tønde forandret. Baake opføres. Empfangnis (Conception) Bugt. Tysk SV-Afrika.** 1) Anduvningstønden i Empfangnis Bugt er ombyttet med en hvid Baaketønde, mærket »Conceptionbucht«, med rød Balon. Tønden ligger i Baakelinien, 3 Sm fra Kysten. c. 23° 55" S. Br. 14° 27' 5 Ø. Lgd.

2) Paa det V.-ligeste Punkt af Klitterne ved Sandfischhafen opføres en Baake. 23° 25" S. Br. 14° 26' 5 Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 806. Kjøbenhavn 1910.)

**1992. Fyr midlertidig skærmet. North Rock. Bermuda Øer. Da North Rock Fyr brænder uregelmæssigt, er det indtil videre skærmet med Sidsiden. 32° 28' 30" N. Br. 64° 45' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1861. Kjøbenhavn 1912.)**

**1993. Tønde ombyttes. Martinicus Island. West Penoscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrent den 29. August 1912 ombyttes Martinicus South Breaker vandret strøbende Spiritønde med en Spidstønde. 43° 47' 30" N. Br. 68° 53' 30" V. Lgd.

**1994. Tønde ombyttes. Lumbo Ledge. Cosco Bay. Maine.** Omtrent den 29de August 1912 ombyttes Lumbo Ledge Spiritønde med en Spidstønde. 43° 40' 50" N. Br. 69° 56' 00" V. Lgd.

**1995. Tønde indruges. Kill Pond Bar. Nantucket Sound. Massachusetts.** Omtrent den 1ste September 1912 vil Kill Pond Bar East Tønde I blive permanent inddraget. 41° 37' 40" N. Br. 70° 06' 50" V. Lgd.

**1996. Fyr forstærkes. Nantucket (Great Point). Nantucket Sound. Massachusetts.** Omtrent den 1ste Oktober 1912 forstærkes Nantucket (Great Point) Fyr. 41° 23' 24" N. Br. 70° 02' 46" V. Lgd.

**1997. Afmærkning forandres. Nantucket Sound. Massachusetts.** Omtrent den 1ste September 1912 foretages følgende Forandringer: 1) Twelve-foot Shoal West Part Tønde 3 skal hedde Twelve-foot Shoal Tønde 3. 2) Pollock Rip Shoal North Entrance Tønde 2 A skal hedde Pollock Rip Tønde 2 A. 3) Pollock Rip Shoal Tønde 4 skal hedde Pollock Rip Tønde 4. 4) Great Round Shoal Broken Part East Tønde 2 skal hedde Great Round Shoal Tønde 2. 5) Handkerchief South Shoal Tønde 8 males sort, flyttes 160 m N. 40° Ø. i til 9, m Vand og kaldes Handkerchief Shoal Tønde 1. 6) Ten-foot Spit Tønde 1 A skal hedde Handkerchief Shoal Tønde 3. 7) Handkerchief East Part Tønde 1 skal hedde Handkerchief Shoal Tønde 5. 8) Handkerchief Northwest Part Tønde 3 skal hedde Handkerchief Shoal Tønde 7. 9) Kill Pond Bar Spiritønde 6 bliver rød og sort vandret stribet uden Nr. og flyttes ¼ Sm N. 71 ½ Ø. i til 8, m Vand, N. 65 ½ Ø. fra Bishop and Clerks Fyr og S. 58° Ø. fra Bass River Fyr, som ligger paa 41° 39' 06" N. Br. 70° 10' 11" V. Lgd.

**1998. Klokketønde udlægges. Tønde indruges. Sow and Pigs Reef. Vineyard Sound. Massachusetts.** Omtrent den 1ste September 1912 udlægges Sow and Pigs Klokketønde 2 S & P



- 1968.** Oplysning om Afmærkning og Lods. Finland. 1) Farvandedene under Gullikrova Lods-Station er afmærket, og Lods kan faaes.
- 2) Farvandet N. om Aggskär til Lill Pellinge og Lill Pellinge er afmærket.
- 3) Lods kan faas til følgende Farvande: a) Ekens til Skuru (Pojo). b) Kobbarna—Marihannu. c) Nyhamu—Ledsund. d) Marihamu—Ledsund—Degerby. e) Sottunga—Berghamn. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049, Kjøbenhavn 1912.)
- 1969.** Afmærkning og Lodsforhold. Uleåborgs Distrikt. Holtniske Bugt. Farvandet fra Seen forbi Ulkegrunni Lodsplads til Iso-Röyttä og Haankipudas er nu afmærket, og Kronholts kan faas ved Ulkegrunni, som ligger paa 65° 23' N. Br. 24° 50' Ø. Lgd.
- 1980.** Fyr forandret. Kårkholmens. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Kårkholmens Ledelyr er begge forhojet 3 m. Fyrene viser nu hvidt og rødt vekslende Lys. I øvrigt uforandret. Bagfyret: 59° 59' 00" N. Br. 29° 27' 00" Ø. Lgd.
- 1961.** Tønde udlagt. Rönnskär Grund. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. S. for Rönnskär Grund i Farvandet S. om Onas er udlagt en Væger med S-lig Topbelysning. Grunden: e. 60° 11' 10" N. Br. 25° 34' 24" Ø. Lgd.
- 1962.** Grund fundet. Powskär NV. Finske Bugt. NV-lig for for Øen Powskär, hvor Kortene angiver 9. m Vand, er fundet 1,5 m Vand. 59° 56' 50" N. Br. 24° 02' 03" Ø. Lgd. (Iflg. Lysk Kort Nr. 130.)
- 1963.** Afmærkning og Lodsforhold. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Farvandet fra Kofsalu til Ankerpladsen i Stora Pernå er nu afmærket. Kronholts faas ved Lovisa Lods-Station. Lovisa: 60° 27' N. Br. 26° 14' Ø. Lgd.
- 1964.** Oplysning om Lystønder. Narva Bugt og Luga Bugt. Finske Bugt. Rusland. 1) Hailoed Lystønde er inddraget. 4 Kbl V. fra den hvide Spiritønde med sort nedadvendt Kost ved N.-Enden af Kurugskit Rev er udlagt en rød Lystønde, »Kurugskit«, der viser hvide Lys, 20 Lys i 1 Minut. e. 59° 56' N. Br. 29° 02' Ø. Lgd.
- 2) 2 1/2 Kbl V. fra den sort-hvide Spiritønde med 2 mod hinanden vendte Koste ved Ø.-Enden af Kiskola Rev er udlagt en rød Lystønde, »Kiskola«, der viser hvide Lys, 15 Lys i 1 Minut. e. 59° 44 1/2' N. Br. 27° 50 1/2' Ø. Lgd.
- 3) SSO. for Seskär Rev, 7 1/2 Kbl S. 72° Ø. fra den røde Spiritønde med opadvendt Kost S-lig for fankamancha Banke er udlagt en rød Lystønde, »Seskär«, der viser hvide Lys, 10 Lys i 1 Minut. e. 59° 58' N. Br. 28° 27' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1738, 1907 og 1958, Kjøbenhavn 1911.)
- 1965.** Due d'Albe borttaget. Kålleberg. Neuwarp. Stettiner Haff. Tyskland. Due d'Alben med Smaug og Kugle paa Øen Kålleberg, ved Ø.-Siden af Farvandet til Neuwarp, er borttaget. 53° 44' N. Br. 14° 16' Ø. Lgd.
- 1966.** Vraglys- og Klokketønde ombyttet. Greisvælder Bødden. Lys- og Klokketønden ved Vraget, der ligger e. 1 1/2 Sm N. 68° V. fra Tønden ved Ariadne Grund, er ombyttet med en grøn Spiritønde, mærket »Wrack«, med S-Topbelysning. Mindste Dybde over Vraget er 5,2 m ved Middelvandsstand. e. 54° 12' N. Br. 13° 32' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 714, Kjøbenhavn 1912.)
- 1967.** Borearbejder. Stralsund. Vrag afmærket. Dånholm NØ. Borearbejderne i Ziegegraben er begyndt. Der arbejdes med 2 Fræmme, der viser 1 rød Cylinder, paa den Side, hvor Passagen er fri. Om Natten viser de foruden Ankerlanterne 3 Lanterner (hvid, rød, hvid) lodret for hinanden.
- NØ for Dånholm er sunket et Fartøj paa 54° 18' 48" N. Br. 13° 08' 18" Ø. Lgd. 15 m N. for Fartøjet er udlagt en grøn Lys- og Klokketønde, mærket »Wrack«, med N-Topbelysning, som viser grønt Tre-Lys hver 15 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1724, Kjøbenhavn 1912.)
- 1968.** Forsøg med Undervandsignaler. Fyrskibet »Jasmond«. I den nærmeste Tid vil der blive gjort Forsøg med Undervandsignaler fra Fyrskibet »Jasmond«. Forsøgene finder kun Sted mellem Kl. 6 Fm. og Kl. 7 Em. Under Taae og usigtbart Vejr foros ingen Forsøg, men Fyrskibets sædvanlige Signaler gives. 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1668, Kjøbenhavn 1912.)
- 1969.** Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1905. Stabonhuk. Spiritønden »Stabonhuk Ost« ligger paa 11° 20' 2" Ø. Lgd. og ikke som tidligere bekendtgjort. (Kort Nr. 157, 160, 235 og 243. Danske Lods, Side 423.)
- 1970.** Lystønde midlertidig slukket. Als-Sund. Als-Sund Lystønde er slukket, men tændes alder nærest muligt. 54° 59' N. Br. 8° 46' Ø. Lgd.

## II. Kattegat og Skagerrak.

- 1971.** Fyr tændt. Gøtøborg. Sverrig. Paa en Due d'Albe ved N.-Siden af Løbet i Gøtø All, lige over for Rymås, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. 57° 41' 34" N. Br. 11° 53' 58" Ø. Lgd.
- 1972.** Grund fundet. Bryfjorden. Banskysten. I Bryfjorden er fundet en 5,5 m Grund paa 58° 20' 03" N. Br. 11° 52' 14" Ø. Lgd.

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 1973.** Fyrskib ombyttet. Radioelegraf-Station midlertidig ophævet. Fyrskibet »Aussen-eider«, Tyskland. Fyrskibet »Aussen-eider« er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, som ikke har Radioelegraf. 54° 16' N. Br. 8° 18' Ø. Lgd.
- 1974.** Lystønde drevet fra Plads. Steingrund S. Helgoland Ø. Lystønden »Steingrund S« ligger i Gjelbliket paa 54° 13' 39" N. Br. 8° 02' 35" Ø. Lgd., men vil nærest blive lagt tilbage paa sin rigtige Plads.
- 1975.** Vrag forsvundet. Elben. Vraget af Damperen »Naval«, e. 6 Sm S. 86° V. fra Søfarende Nr. 2084. Kjøbenhavn 1910.)
- 1976.** Fyr brændt om Dagen under Taae. »Elbe I« Fyrskib. Elben. Det røde Blink-fyr paa Fyrskibet »Elbe I« skal forsvares ogsaa brende om Dagen under Taae, da Forsøg har vist, at Fyret i Taae ses i flere Sm større Afstand end selve Fyrskibet. e. 54° 00' N. Br. 8° 15' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1378, Kjøbenhavn 1912.)
- 1977.** Vrag afmærket. Fedlerwader. Weser. I nedre Fedlerwader Farvandet i Nærheden af den sorte Tønde 3, ligger et Vrag. Den nuværende Tønde med Cylinder er inddraget og en grøn Vragtønde, mærket »Wrack«, med V-lig Topbelysning er udlagt i 2m Vand. Man skal gaa V. om Vragtønden. 53° 41' 12" N. Br. 8° 22' 24" Ø. Lgd.
- 1978.** Fyr midlertidigt slukket. Aussen-Randzel. Ems. Indtil den 7. September kan Aussen-Randzel Fyr brænde som fast Fyr eller være slukket paa Grund af Istandsetelseshæder. 53° 32' 57" N. Br. 6° 43' 54" Ø. Lgd.
- 1979.** Skydeflaade inddraget. Texelstrøm. Zeegat van Texel. Holland. Skydeflaaden i Texelstrøm, paa 52° 59' N. Br. 4° 48' Ø. Lgd., er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1114, Kjøbenhavn 1912.)
- 1980.** Skydeøvelser. Hellevoetsluis. Den 4de og muligt den 5te September 1912 afholdes Øvelsesøvelse fra Batteriet ved Hellevoetsluis i Øvelserne mellem DV. og VNV, indtil 6000 m Afstand. Den S-lige Grænse betegnes ved 2 Banker med sort Damant, den N-lige Grænse ved 2 Banker med rød Trekant. Naar der skydes, vælger et rødt Flag paa Batteriet. Hellevoetsluis: 51° 49' N. Br. 4° 08' Ø. Lgd.
- 1981.** Forsøgssystemer inddraget. »Sunk« Fyrskib N. England. De 2 sorte Forsøgssystemer N. for »Sunk« Fyrskib er inddraget. Fyrskibet: 51° 50 1/2' N. Br. 1° 30 1/2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1119, Kjøbenhavn 1912.)
- 1982.** Forestaaende Fyrtuing af Fyrskibet »Smith's Knoll« og Forandring af Taaesignal. Udlægning af Lys- og Klokketønde. Smith's Knoll. Omfrent den 6te December 1912 flyttes »Smith's Knoll« Fyrskib e. 8 Sm S. i til Grundens S.-Kant, paa 52° 43' 30" N. Br. 2° 15' 00" Ø. Lgd. (Iflg. engelsk Kort Nr. 1094.) Taaesignal vil da blive givet med to Stød i Streng, lang, kort, hver Minut. En Undervandsklokke vil blive anbragt og give Tre-Slag efterfulgt af 10 Sek. Pause.
- Samtidig vil der paa Fyrskibets nuværende Plads: 52° 51' 30" N. Br. 2° 15' 00" Ø. Lgd. (Iflg. engelsk Kort Nr. 1094), blive udlagt en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. (Kort Nr. 180.)
- 1983.** Forestaaende Inddragning af Fyrskibet »Leman and Over«. Omfrent den 6te December 1912 indtages Fyrskibet »Leman and Over« permanent. 53° 09' N. Br. 1° 58' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)
- 1984.** Forestaaende Udlægning af Fyrskib. Gromer Knoll. Omfrent den 6te December 1912 udlægges S. for Gromer Knoll, paa 53° 16' 20" N. Br. 1° 16' 30" Ø. Lgd. (Iflg. engelsk Kort Nr. 1094) et Fyrskib, mærket »Gromer Knoll«, der skal vise Tre-Blink (hvidt, rødt, hvidt) hver 45 Sek. (Kort Nr. 180.)
- 1985.** Forestaaende Udlægning af Fyrskib. Swarte Bank. Omfrent den 6te December 1912 udlægges et Fyrskib, mærket »Swarte Bank«, paa 53° 27' 30" N. Br. 2° 46' 00" Ø. Lgd. (Iflg. engelsk Kort Nr. 1094.) Det vil vise hvidt Et-Blink hver 15 Sek. Taaesignal vil blive givet med Streng, der giver 4 Stød af 2 Sek. Varighed hvert Minut. En Undervandsklokke vil give To-Slag fulgt af 5 Sek. Pause. (Kort Nr. 180.)

ved Enden af Sow and Pigs Rev, c. 250 m S. 70 1/2° V. fra Sow and Pigs Spidsønde S & P 2, som indrægges S. 54 1/2° V. fra Cuttyhunk Fyr og S. 71 1/2° Ø. fra Sakonnet Point Fyr. Cuttyhunk Fyr: 41° 24' 52" N. Br. 70° 57' 01" V. Lgd.

**1989. Fyr tændt. Newport Harbor, Narragansett Bay, Rhode Island.** Omrent den 20de August 1912 tændes et hvidt, fast Fyr paa Klokketårnet ved Fort Adams Tæresignal-Station. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 9 Sm. 41° 28' 53" N. Br. 71° 20' 15" V. Lgd.

**2000. Tønde udlagt. Forbes Beach, Long Island Sound.** Omrent den 20de August 1912 udlægges Spiritoude, Forbes Rocks Outer Tønde 1, i 5. m Vand, S. 50° V. fra Great Captain Island Fyr og S. 62° Ø. fra Rye Beach, Rye Summerhouse. Samtidig faar Forbes Rocks Tønde 1 Nr. 1 A. Forbes Rocks: 40° 57' 15" N. Br. 73° 40' 18" V. Lgd.

**2001. Tønde udlagt. Pavana Crib, New York Upper Bay.** En vandret stribet Spiritoude er udlagt ved Pavana Crib. Den tidligere Baake vil ikke blive genopført. 40° 39' 36" N. Br. 74° 04' 25" V. Lgd.

**2002. Fyr nedlægges. Bombay Hook, Delaware River.** Omrent den 25de September 1912 nedlægges Bombay Hook Fyr. 39° 21' 49" N. Br. 75° 30' 38" V. Lgd.

**2003. Fyr forandres. Smyrna, Delaware River.** Omrent den 25de September 1912 forandres Smyrna Ledefyr. Forfyret skal vise hvidt Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn Ø. Sek., Mørke 0,7 Sek. Bagfyret skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde forøges til 14 m. Forfyret: 39° 21' 52" N. Br. 75° 30' 51" V. Lgd.

**2004. Fyr tændes. Tønde indrægges. Porpoise Point, Big Annessex River, Tangier Sound, Chesapeake Bay.** Omrent den 1ste September 1912 tændes et hvidt, fast Fyr paa en Baake i 3. m Vand ved Enden af Grunden mellem Mundingerne af Floderne Manokin og Big Annessex. Flammens Højde: 5 m. 38° 03' 23" N. Br. 75° 53' 19" V. Lgd. Samtidig indrægges Junction Spiritoude.

**2005. Fyr forstærket. Sharps Island, Chesapeake Bay.** Sharps Island Fyr er forstærket. 38° 38' 20" N. Br. 76° 22' 33" V. Lgd.

**2006. Baake opført. Patuxent River, Chesapeake Bay.** I Patuxent River er følgende Pelebaaker med sort Trokaut opført i 0,9 m Vand: 1) Solomons Island Shoal 1, S. 85° V. fra Drum Point Fyr og N. 59° V. fra Fishing Point. 2) Solomons Island Shoal 2, henholdsvis N. 88° V. og N. 54° V. fra samme Punkter. Drum Point Fyr: 38° 19' 10" N. Br. 76° 25' 16" V. Lgd.

**2007. Vrag belyst. Cove Point, Chesapeake Bay.** Et hvidt, fast Fyr vises fra Vraget af Fartøjet "C. W. Seward", der ligger sunket i 12,5 m Vand, NØ. for Cove Point Fyr, som ligger paa: 38° 23' 10" N. Br. 76° 22' 55" V. Lgd.

**2008. Fyr forstærket. York Spit, Chesapeake Bay.** York Spit Fyr er forstærket: 37° 12' 35" N. Br. 76° 15' 16" V. Lgd.

**2009. Fyr tændes. Tønder udlagt. Carrituck Sound, Albemarle Sound, North Carolina.** Ud for Powells Point ved Indløbet til Carrituck Sound er opført en Baake, hvorfra der senere skal vises et Fyr.

Følgende Spiritouder er udlagt i 2,5 m Vand: 1) Powells Shoal 1, S. 52 1/2° V. fra Shellbank Point og N. 74 3/4° V. fra North Point. 2) Bank Channel 3, henholdsvis S. 46 1/4° V. og N. 46 1/2° V. fra samme Punkter. Carrituck Sound: c. 36° 05' N. Br. 75° 45' V. Lgd.

**2010. Grunde tillagte. Neuse River, North Carolina.** Grunden ud for Piney Point, ved Neuse River Fyr, er tilltaget 80. eller; der er 1,5 m Vand 1/4 Sm S. 58 1/2° Ø. fra Fyret; derfra falder Grunden stejlt af til 5,5 m Dybde. Landgrunden ved Sandy Point, paa Flodens S.-Side, er tilltaget N. efter; der findes 1,5 m Vand 1/6 Sm uden for Korsets 1,5 m Grænse, 6 1/2 Sm S. 42° V. fra Neuse River Fyr; udenfor falder Grunden stejlt af til 5,5 m Dybde. Fyret: 35° 05' 20" N. Br. 76° 32' 56" V. Lgd.

**2011. Fløjtønde udlægges. Tønde flyttes. St. Helena Sound, South Carolina.** Omrent den 10de September 1912 udlægges en sort og hvid lodret stribet Fløjtønde, St. Helena, i 9, m Vand som Anduvningstønde for (St. Helena Sound, S. 84° Ø. fra Hunting Island Fyr og S. 21 1/2° Ø. fra Edisto Island venstre Kant. Samtidigt flyttes Stumpfunden Sea Boy St. H. 2 1/2 Sm N. 84° V. i til 6 m Vand, S. 84° Ø. fra Hunting Island Fyr og S. 11° Ø. fra Edisto Island venstre Kant. Hunting Island Fyr: 32° 22' 32" N. Br. 80° 26' 08" V. Lgd.

**VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.**

**2012. Radiotelegraf-Station beskadiget. Jupiter Inlet, Florida.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Jupiter Inlet Radiotelegraf-Station er beskadiget og er ude af Virksomhed indtil videre. 26° 56' 59" N. Br. 80° 04' 54" V. Lgd.

**2013. Fyr forandres. Charlotte Harbor, Florida.** Omrent den 1ste Oktober 1912 forandres Charlotte Harbor Fyr til et hvidt Lynfyret, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn Ø. Sek., Mørke 0,7 Sek. Samtidig forstærkes Fyret. 26° 45' 35" N. Br. 82° 06' 29" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Aug. 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	117 1/2 - 1/4	117	117 1/4
Danmark	126 - 125 3/4	125 3/4	126
Norden	122 1/2 - 121 3/4	121 3/4	121 1/2
København			
Carl	121	120 3/4	121
Dannebrog	128 3/4 - 1/2	128 1/2	128 3/4
Skjold	109 1/2 - 1/2	109	110
Urania		46 3/4	47 3/4
Neptun			
Dampsk. af 1896	122 3/4 - 123	122 3/4	123
Hejmdal	131 - 130 3/4	131 1/4	131 1/2
Østasiatiske	136 3/4 - 1/2	136 1/2	136 3/4
Østersøen			
Nordøen			
Gorm	122	122 1/4	123
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	77 - 76 1/2	77	77 1/4
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		87 1/2	89 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		84 1/4	86 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		89	91
4% - - - - - 2. Serie		93 3/4	95 3/4
4% - - - - - 1.		95 1/2	97 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.		88 3/4	90 1/4
4% - - - - - 7.		92 3/4	93
3 1/2% Landkreditk.		88 3/4	88 3/4
4% Østift. Kreditf.		93	93 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			151 1/2
Privatbank			113 3/4
Landmandebank			141 1/2
Handelsbank			144 1/2
Grundejerbank			15
Burm. & Wain	107 - 106 3/4	107	107 1/2
Helsingørs Jærnsk.	105 - 105 1/4	105 1/2	106
Sukkertabr.	238 - 1/4 - 1/2	238 1/2	238 3/4
Bryggeri Aktier	228 1/2 - 227 3/4	227 3/4	228

**Vekselkurs d. 28. August 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.20	18.16
Paris	72.05	
Amsterdam	150.75	
Wien	75.55	

**Notering paa Berlins Bers d. 27. August 1912.**

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	90.40
3 1/2% - - - - - Boden Kredit	88.40
5% Mexikanske 1899	99.90
5% Rumænske Stats	101.10
4% - - - - - 1890	95.20

Omsetningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 512,000, „Danmark“ 732,000, „Norden“ 404,000, „Carl“ 164,000, „Dannebrog“ 548,000, „Skjold“ 132,000, „Urania“ 164,000, „Dampskib. af 1896“ 162,000, „Hejmdal“ 164,000, „Gorm“ 144,000, „Neptun“ 241,000, „Dansk-russisk“ 1284,000, „Østasiatisk“ 224,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

**2014. Fyr forstærket. Sand Island. Mobile Bay. Alabama.** Sand Island Forfyr er forstærket. 30° 11' 15" N. Br. 88° 03' 02" V. Lgd.

**2015. Fyr tændes. Galveston Bay. Texas.** Omtr. den 15de September 1912 tændes Galveston Bay Channel Fyr Nr. 4 paa en Baak, der staar i 1,4 m Vand ved Ø-Siden af og ved første Bøjning af den gravelede Rende oven for Red Fish Bar Cut Fyr. Fyret viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 2,1 Sek., 290 367 31" N. Br. 99° 57' 08" V. Lgd.

**2016. Fyr tændt. Cape Moul à Chique. St. Lucia.** Paa Cape Moul à Chique er tændt et hvidt Fyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek., Blink ½ Sek., Mørke 4 ½ Sek., paa 224 m (734-foot) Toppen. Fyret lyser fra N. 41° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 82° V. Flammens Højde: 227 m. Synsvide: 15 Sm. 9 m højt Taarn. 139 43' 00" N. Br. 60° 57' 00" V. Lgd. (tilf. engelsk kort Nr. 1273).

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**2017. Grund afmærket. Cap Cépét. Toulon. Frankrig.** Ved en 4,5 m Grund er udlagt en rød Tonde 590 m S. 34 ½° V. fra Cap Cépét Fyr, der ligger paa 43° 04' 05" N. Br. 5° 56' 44" Ø. Lgd.

**2018. Fyr forandret. Pioppeto. Procida. Neapel. Italien.** Fyret paa Pioppeto Pynt, Øen Procida, viser nu hvidt Lys med En-Formorkelser hver 12 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 4 Sek. Synsvide: 15 Sm. 40° 46' 11" N. Br. 14° 01' 07" Ø. Lgd.

**2019. Fyr tændt. Pescara. Italien Ø-Kyst.** Ved Yderenden af den under Bygning værende N. Mole ved Pescara er tændt et grønt Fyr. e. 42° 28' N. Br. 14° 14' Ø. Lgd.

**2020. Fyr tændt. Bucht San Bartolomeo. Golf von Triest. Østerrig-Ungern. Paa N.V.-Hjørnet af Kajen nærmest ved Hospitallet i Bucht S. Bartolomeo er tændt et rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er grønt fra S. 65° V. gennem V. til N. 50° V. og leder fri af Grundene ved Grossa og Sottile Pynterne. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 3 Sm for rødt, 2 Sm for grønt Lys. 45° 36' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.**

**2021. Fyr tændt. Torcola. Kanal von Gurlzola.** Paa Øen Torcola, SO for Spitzze Maestros, er tændt et Fyr med En-Formorkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek., 8,1 Khl S. 66° V. fra den trigonometriske Station (Kote 113) paa Øen Torcola. Lyset er rødt over Øen Lukavei (Bacchi) fra S. 87° V. gennem V. til N. 85 ½° V., i øvrigt hvidt, men skuldes af Land fra N. 41° V. gennem N. og Ø. til S. 80° Ø. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. 43° 05' N. Br. 16° 40' Ø. Lgd.

**2022. Belysning forandret. Vallegrande. Gurlzola.** I Vallegrande Havn er Belysningen forandret som følger: 1) Spitzze Vranac røde og hvide Fyr er omhyttet med et rødt, fast, ubevogtet Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 4 Sm. Fyret staar 8 m fra Kysten. 42° 57' N. Br. 16° 42' Ø. Lgd. 2) Paa V-Enden af Kajen er tændt et grønt, fast Fyr, 3,1 Khl N. 89° Ø. fra Spitzze Vranac Fyr. Fyret viser hvidt Lys ind mod Byen. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 2 Sm. 42° 57' N. Br. 16° 43' Ø. Lgd.

**2023. Fyr midlertidig forandret. Gallipoli. Marmorhavet. Tyrkiet.** Paa Grund af Fyrtaaarnets Beskadigelse af Jordskælv er Gallipoli Fyr midlertidig omhyttet med et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek., og som staar tæt ved Fyrtaaarnet. e. 40° 24' N. Br. 26° 41' Ø. Lgd.

**2024. Fyr midlertidig slukket. Hora (Khoraz). Marmorhavet. Horn (Khoraz) Fyr er slukket paa Grund af Beskadigelse ved Jordskælv. e. 40° 42' N. Br. 27° 19' Ø. Lgd.**

**2025. Belysning forandret. Arriere-port de l'Agna. Alger. De 2 midlertidige Fyr ved Indløbet til Arriere-port de l'Agna er nu tændt. e. 36° 46' N. Br. 3° 05 ½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1203. Kjøbenhavn 1912).**

**2026. Fyr tændt. Mers-el-Kehir. Paa Yderenden af Mers-el-Kehir ny Mole er tændt et grønt, fast Fyr. Synsvide: 3,5 Sm. 35° 44' 15" N. Br. 0° 41' 32" V. Lgd.**

**X. Asiens Ø-Kyst med Japan.**

**2027. Fyr tændt. Berhala. Lingga Arkipel. Sumatra Ø-Kyst.** Det hvide Blinkfyr paa den S-ligste Klippe S. for Øen Berhala er nu tændt. 0° 52' S. Br. 104° 24' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1592. Kjøbenhavn 1912).

**2028. Lystønde udlagt. Shina Gawa Wan. Tokyo. Japan.** En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek., er udlagt i 4, m Vand, 1,5 Sm S. 16° Ø. fra Shina Gawa Fyr. 35° 35' 57" N. Br. 139° 45' 55" Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

**2028. Karantænestemmelser.** Danmark. — Justitsministeriet har den 20de August 1912 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Justitsministeriets Bekendtgørelse om nærmere Regler for de i regelmæssig Fart gaaende Dampskibe, Orlogsskibe, Lodskaade, Bugserdampskibe samt Fiskebåde og mindre Fartøjer, som komme fra Nabolandene, med Hensyn til at opnaa Tilladelse til Samkvem med Land, af 1ste Juni 1911 ændret saaledes: § 1 omhandlede Erklæring skal være af følgende Indhold:

**Skema A til Fartøjers Anmeldelse til Sundhedsmyndighederne.**

Undertegnede fører af .....  
 der er hjemmehørende i .....  
 kommer fra .....  
 og paa Rejsen har anløbet Lov, at der ikke om Bord i mit Fartøj findes: .....

1. Personer, der ere syge eller smittede af .....  
 2. Personer, som vides paa anden Maade at kunne udbrede alvorlig Smitte eller smitsom Sygdom, de lide af .....  
 3. Lig af Personer, som formodes at være døde af smitsomme Sygdomme, .....  
 samt at der ikke er konstateret nogen usædvanlig Dødelighed blandt Fartøjets Gæstgæster\*).

§ 5 i den nævnte Bekendtgørelse affattes saaledes:  
 Løbs og Bugserfartøjer ere, for saa vidt de ikke medføre Passagerer, indtil videre fritagne for at erlægge Samkvemspligt i Overensstemmelse med Lov af 12de April 1911 § 6.  
 Det samme gælder om Fiskebåde og Fartøjer under 12 Netto Tons, som komme fra Norge, Sverrig eller Tyskland.  
 Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1ste Oktober d. A.

\*) Hvis der er konstateret usædvanlig Dødelighed blandt Fartøjets Gæstgæster, overstrøges de med Kursiv trykte Ord.

Italien. — Zanghar er erklæret for kolerasmitte.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddykning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fode) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingssplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalingssplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibabrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalingssplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering ufornsden.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt. Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over tørreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibsbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingsplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind.- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskølligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Bugsering foregaa- let og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning be- sørges af Ladnings- modtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Køl- halingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Ud- mærkedo og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paa- begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los- ses eller la- des ved Bol- værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los- ses eller la- des ved Bajer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomne Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Lose- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandtorsoyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod brødt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -  Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøj, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværkavand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedior.
<b>Nexø.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsaftgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabin-gens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøen-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præstø.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve.  <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper</b> <b>ufornøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køllhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton :</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Køllhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køllhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. <b>Naar Lods benyttes</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskskibbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køllhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Køllhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton :</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 1 Kr. pr. m <sup>3</sup> Slangenfgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskskibbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan køllhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsøring:</b> For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

### HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28<sup>1</sup>.

Telegramadr  
„Smith.  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith.  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgave.

### Marstal

**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg tilbyde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 50 Kilo. . . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — — — — — 28—36 "

Marseillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere have altid paa Lager alle andre Sæber, specielt Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schenbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Taga 1113.

### „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Forretningers Lokaler og hos Blankensløvers Efflg., Hr. William Jessen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.



## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

### Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiven af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

I Aalborg Havn

findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

## Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1102

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsprovianterling.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar. Nykjøbing M.

## Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

Telefon: 200.

**ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

## Petersen. Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibssagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## AXEL LUND

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

Overretsaagfører

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

## Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat.-Telf. Palæ 1636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Hecksher & Søn's Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

## C. HANSEN,

GEØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

• Husk •

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

## G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventar  
**LØGSTØR**

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

## N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

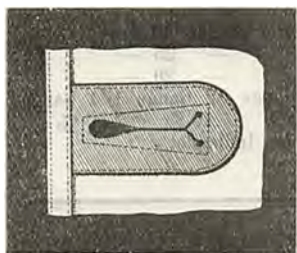
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

## Undervisning

i Dansk (Retskrivning, Korresp.), Tysk, Engelsk,  
Fransk. For Sømand, der opholder sig i København, eller  
regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer  
paa **Bendixens Kursus. Torvegade 25, St.**  
Tlf. **Byen 1925 x.**



## OLSKIND

## Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

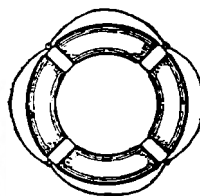
Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier**, Kastrup (Amager).

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbreadfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



## ROAR ROSING,

Vestervoldgade 92, København B.

Redningsapparater

af Renhaar og Kapok.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.  
Tøgeer Transportforsikringer af enhver Art til billig, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:  
Gammel Stræde 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Bven 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sejus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sejus“

St. Petersburg, Waas. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,

reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreokvlpering.

Alt garanteret smuk Paaing og 1ste Klassees Syning.

NB. Laverønder af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.  
          { 6886.

Kvæsthuergade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønne

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

## HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossæpladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

## Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods. Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14. Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskresc. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 64-65. Kjøbenhavn, Torsdag den 5. September 1912. 19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3083  
 Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
 Otto Schwades Dampumpor  
 Blakes Kædler  
 Higginsons sølvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manila - Wirerops  
 Redningskrandse og  
 Redningsbølter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløve, Frihavsen, Telefon 5492.  
 Toldboden, Frlager Nr. 11.



**Tekn. Maskinhandel.**

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
 Sejl- og Flagmager.  
 Kgl.-Hof-Leverandør.  
 Niels Juelsgade 6.  
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre** Køb vort anerkendte Sølv Herre-  
 ur, mrk.: »Palle«  
 = 40 Kr.  
 meget fint regulerende.  
 Stort Lager af  
 Stue-, Lomme- og Skibsure.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensen Eff.**  
 Solvtorvet 4. Telef. Båre 1516 y.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
 Indregistreret Varemærke



**Rustbeskyttende Farve**  
 til  
 Bunkers og Lastrum  
 Telefon 5601  
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
 udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
 og besørger  
 telegrafiske Udbetalinger  
 paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
 hver Dag fra Kl. 10-5.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

**Sextanter-Kompasser**  
 Capt. Clausens  
 Kontrolldybemaaler  
 Eneforhandler for Skandinavien af  
 Kelwins & James White's Instrumenter.  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
 15 KØBMAGERGADE 15  
 Undgaa Fejltagelse.



**København's Uddampnings- og**  
**Desinfektionsanstalt.** NIELS JENSEN  
 Vesterbrogade 26  
 Telef. 6138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregaaer i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
 uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kædelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gi. Metal, Sejl og Toug købes.  
**John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.**

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres  
 Specialitet: **Skibsklosetter.**  
**Vilhelm A. Bang** Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder  
**Prioritetslaan i Skibe**  
 paa favorable Vilkaar

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til  
Forberedelses- og Mellem-  
skoleklasserne; 1 Gymnasia-  
klasse nyspr. og mat. og 2  
Gymn.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg  
anbefaler sig med alt til Fagot bearbejdning  
Reol og billig Betjening garanteres.**C. Ring Andersen**  
Joh. P. Brandts Eftf.  
SKIBSHANDEL  
Svendborg.

## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadressen

@seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.  
**Kjøb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skiberederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)**AVANCE-MOTOREN** Guldmedalje Fiskerludstillingen  
1912 samt NORDISKE VANDRE-  
PRÆMIE 3 Gange.  
Bedst eksisterende Raolliemotor, specielt egnet til Fisker-  
& Brugsfurtejer, samt stationært Brug  
Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten  
**CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.**Internationale Agentur for  
**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**  
HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandsstr. 29  
Telegr. „Ott Friedrichshot“

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.**Budtz-Jørgensen**  
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.  
**Skibs-Blikkenslageri.**  
Leverandør til D. F. O. S.**Bjorch-Jensen & Co.**  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“.  
Telefon 7262.**ZOOLOG. HAVE**  
i København  
køber gerne for den  
brugbare Dyr.Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662.**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.Har De én Gang prøvet  
**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.  
Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.  
Sorgenfrigade 1.Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Telefon Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

# SKIBS-PROVARIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 6 September 1912.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende:

Amerikansk Lov om traadløse Telegrafapparaters Installation paa Skibe. Lov af 23. Juli 1912, ved hvilken Afsnit 1 i Lov af 24. Juni 1910 er bleven ændret som følger fra de angivne Datoer at regne.

Paragraf 1. Fra og med 1. Oktober 1912 er det lovstridigt saafremt noget i De forenede Stater eller i noget fremmed Land hjemmehørende Dampskib, der er i Fart paa Oceanet eller de store Søer og som er berettiget til at medføre eller medfører 50 eller flere Personer, enten Passagerer eller Besætning eller begge sammenregnet, forlader eller forsøger at forlade nogen Havn i De forenede Stater uden at være forsynet med et fyldestgørende Radiotelegrafapparat, der er i god Funktionstilstand og i Stand til at udsende og modtage Meddelelser over en Afstand af mindst 100 miles, baade ved Dag og Nat.

Der skal forefindes et Reservekraftanlæg, der er uafhængigt af Skibets Hovedelektricitetsanlæg, og som skal kunne sætte Afsenderapparatet i Stand til i det mindste i fire Timer at udsende Meddelelser over en Afstand af mindst 100 miles, baade ved Dag og Nat. Endvidere skal fyldestgørende Forbindelse mellem Telegrafisten i Telegraftrummet og Broen til enhver Tid opretholdes.

Radiotelegrafanlægget skal passes af to eller flere Personer, der er uddannet til Betjening af saadanne Apparater, og af hvilke én til enhver Tid skal være paa Post, naar Skibet sejler. Telegrafanlægget, Telegrafisterne, Ordningen af deres Vagter og Afsendelsen og Modtagelsen af Meddelelser skal med saadanne Undtagelser, som maatte blive fastsat ved Lov eller international Aftale, staa under Kaptajnens Kontrol, for saa vidt angaar Skibe tilhørende De forenede Stater. Enhver forsættelig Undladelse fra Skipperens Side af paa Søen at sørge for Opfyldelsen af dette Stykkes Bestemmelser om Anlægget, Telegrafisterne og Vagterne straffes med en Bøde af \$ 100.00.

Bestemmelserne i denne Paragraf skal ikke komme til Anvendelse paa Dampere sejlene mellem Havne eller Pladser, der er mindre end 200 miles fra hinanden.

Paragraf 2. Denne Lov skal for saa vidt den har Hensyn til de store Søer træde i Kraft fra og med 1. April 1913, og for saa vidt den har Hensyn til Oceanfragtdampere fra og med den 1. Juli 1913, dog at der paa Fragtdampere i Stedet for den i denne Lov omtalte 2den Telegrafist kan træde et Medlem af Besætningen eller en anden Person behørigt bemyndiget til og indført i Skibsjournalen som værende i Stand til at modtage og forstaa Nødsignaler eller andre almindelige Signaler, der angiver Fare, og som kan bistaa med at opretholde en konstant Radiotelegrafvagt i det Omfang, hvori det kræves af Hensyn til Sikkerhed for Menneskeliv.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende:

Russiske Skibbygningspræmier. I Begyndelsen af 1911 indeholdt den russiske Presse Meddelelser om, at det russiske Handelsministerium havde forelagt Ministerraadet et Lovforslag angaaende Indførelse af Præmier for Bygning af Skibe og om Ophævelse af den ved Lov af 1. Juli 1908 hjemlede Toldfrihed for Skibe, indført til Rusland.

Det har imidlertid vist sig, at det sidst anførte Punkt i disse Meddelelser ikke er blevet til Virkelighed, idet der vel under 3. Juni/21. Maj d. A. er vedtaget en Lov om Præmiering af Skibbyggeri i Rusland; men en Bestemmelse i denne Lov forlænger tværtimod Gyldigheden af den nævnte Lov af 1908 angaaende Toldfrihed til den 1. Januar 1928.

De vedtagne Regler om Præmiering for Bygning og

Remontering af Koffardskibe, træder i Kraft den 1. Januar 1913 og gaar i det væsentlige ud paa følgende:

Der udbetales en Præmie én Gang for alle for ethvert Koffardifartøj, bygget af Metal paa Værft indenfor det russiske Riges Grænser, bestemt for Fart i udenrigsk Farvand og paa Donauflodnen med Bifloder.

All under Forudsætning af, at Kollægningen har fundet Sted efter Publiceringen af den foreliggende Lov og saasnart det paagældende Skib er bleven registreret som hjemmehørende i en russisk Havn.

Præmien udbetales dog ikke for Skibe, der er bygget paa Grænsen til Finland eller paa saadanne Pladser, der nyder Begunstigelser med Hensyn til toldfri Indførsel af de til Bygning og Udrustning af Skibe hørende Materialer og Maskiner.

Bygnings-Præmien, der beregnes pr. Reg-Ton af Skibets fulde Tonnage, andrager:

A) for Skibe, der drives ved Kraftmaskiner:

indtil 125 Tons	.....	105 Rbl. pr. Ton,
fra 125 — 300 —	.....	100 — - —
- 300 — 500 —	.....	95 — - —
- 500 — 725 —	.....	90 — - —
- 725 — 1,000 —	.....	85 — - —
- 1,000 — 1,400 —	.....	80 — - —
- 1,400 — 2,000 —	.....	75 — - —
- 2,000 — 3,000 —	.....	70 — - —
- 3,000 —	.....	65 — - —

B) for Sejlskibe (derunder ogsaa saadanne, der er forsynet med Kraftmaskine):

indtil 125 Tons	.....	84 Rbl. pr. Ton,
fra 125 — 300 —	.....	80 — - —
- 300 — 500 —	.....	76 — - —
- 500 — 725 —	.....	72 — - —
- 725 — 1,000 —	.....	68 — - —
- 1,000 — 1,400 —	.....	64 — - —
- 1,400 — 2,000 —	.....	60 — - —
- 2,000 — 3,000 —	.....	56 — - —
- 3,000 —	.....	52 — - —

Foruden de pr. Ton beregnede Præmier udsættes der yderligere en Præmie paa 35 Rbl. pr. indiceret Hestekraft ved Opstilling af ny Hoved- og Hjælpemaskiner.

Ved Remontering vil der ved Afløsning fra gammelt til nyt af Kedler med Røgræk og Skorstene samt af Rørledninger fra Kedlen til Maskinerne blive udbetalt en Præmie af Rbl. 1.50 pr. Pud af det Metal, der anvendes og for Afløsning af Hoved- og Hjælpemaskiner med ny, en Præmie af Rbl. 5.50 pr. Pud anvendt Metal.

Ti Aar efter Datum for Lovens Publicering bliver disse Præmier undergivet en aarlig Afkortning paa 6 pCt., men iøvrigt er de foranstaaende Bestemmelser gældende indtil 15 Aar efter Lovens Ikrafttræden.

Maaden, paa hvilken Bestemmelserne skal bringes i Anvendelse, fastsættes ved en af Handelsministeriet i For-ening med Finansministeriet vedtaget Instruks, som vil blive offentliggjort af Senatet.

Vi har modtaget følgende:

Tørn i Kronstadt. Mangelen paa Tonnage ved Aarets Begyndelse og de deraf følgende højere Fragter har efterhaanden bragt en Mængde Tonnage til Kronstadt, skont langt fra hvad der behøves, og Raterne holder sig derfor ogsaa stadig høje.

Tilgangen af Tonnage er imidlertid kommet pludselig med et Slag, og derfor har der i længere Tid været mange Dampere paa Tørn paa Reden, for Tiden c. 20, og Udsigterne er for den kommende Maaned, hvad Plads og hurtig Ekspedition angaar, daarlige.

I Kronstadt Havn er der sunket tre store Lægtre,

hvorved tre Lossepladser er gaaet tabt, men desuden er der en følelig Mangel paa Læglere, saaledes at Skibe i Øjeblikket efter at have ligget 3 à 4 Døgn paa Tørn paa Reden, risikerer at komme flere Dage paa Tørn, efter at være kommen ind i Havnen paa Losseplads. Dette gælder særlig Skibe, hvis Ladning gaar videre til Petersborg, hvad jo de fleste gør. Tilbud om at gaa til Petersborg for Losning afslaaes, da der ogsaa i Petersborg er Mangel paa Lægtermateriel til Kultransport.

Da Certepartierne lyder paa, at Liggedagene først tæller, efter at Skibet er kommet »inside the moles«, maa Afskibere og Redere belave sig paa længere Ophold og Tab, efter som man kommer ind i September, og det kan maaske komme dertil, at det kan betale sig at sende Skibe i Ballast til Petersborg efter Træ, thi Efterspørgslen efter Skibe holder sig stadig dér, alt medens Raterne gaar op.

Angaaende Belejringsstilstanden, hvori Kronstadt er erklæret, mærkes den kun om Natten, da Fæstningernes mange Projektører er i Virksomhed Natten igennem, og for en Del generer Navigeringen.

London Fyrskib, Lodsfyrskebet ved Kronstadt, er nu forandret og viser om Natten 3 elektriske Blink hver 9 Sek., og ses c. 10 Sømil. Lyslet præsenterer sig som Lyslet fra en Lysboje.

Kronstadt, den 29. August 1912.

H. P. H.

Dampskibet »Kursk« savnet. Det forenede Dampskibsselskab meddeler:

Dampskibet »Kursk«, ført af Kaptajn J. Wiencke, forlod Antwerpen Mandag den 26. August Kl. 12 Middag paa Rejse til Petersborg og ventedes at passere Kielerkanalen i Løbet af Onsdagen, — men Skibet er ikke senere rapporteret derfra. Paa telegrafisk Forespørgsel til forskellige Steder har Selskabet modtaget Meddelelse om, at en Redningskrans mærket med Skibets Navn, flere Redningsbæltter mærket D. F. D. S., nogle Vragstykker og nogle Fade med Glas, der tilhører »Kursk«s Last, er drevel i Land ved Brouwershaven paa den hollandske Kyst, samt at en Baad er bragt i Land tæt Nord derfor, ved Ouddorp.

Det forenede Dampskibsselskab har senere modtaget Telegram om, at der stadig driver Vraggods fra »Kursk« ind til Bruwershaven, ligesom Fiskerne fortæller, at de har observeret en Del Vraggods drivende om paa Grundene udenfor. Efter dette er der næppe Tvivl om Skibets Forlis. Kun tør det haabes, at der kan fremkomme Meddelelse om, at Besætningen eller enkelte af den er optaget af forbisejlede Skibe. Der er nemlig endnu ikke observeret noget Lig mellem Vraggodset.

»Kursk«s Besætning var følgende: Kaptajn J. Wiencke, 1ste Styrmand J. Th. Steffen, 2den Styrmand J. P. Johansen, 1ste Maskinmester C. J. Rasmussen, 2den Maskinmester M. E. Jensen, Hovmester Niels Malvig Chr. Nielsen, Kok Rasmus Herman Henriksen, Messedreng Oluf Therkelsen Christensen, Kahytsdreng Adrianus Noordhoek, alle her af Byen. Tømmermand Henrik Botvold Lofvall, Skillinge; Matros Niels Hugo Alexander Jönsson, her; Matros Anders Hans Holm, Rønne; Matros Valdemar Jørgen Poulsen, her; Matros Jens Chr. Mikkelsen, her; Matros Einar Erhard Helmer Aaström, Sverig; Fyrbøder Niels Thøgersen Nielsen, her; Fyrbøder Carl Anthon Lindahl, her; Fyrbøder Jens Chr. Andersen, her; Fyrbøder Carl Hilmer Isidor Ahlquist, her; Letmatros Emil Frederik Hansen, her.

Endvidere medfulgte Kaptajn Wienckes Hustru, samt fem Passagerer og en belgisk Lods.

»Kursk« var et af Selskabets ældre Skibe, men ansaas som et solidt og godt Skib.

Skibbyggeri paa Thuro. Paa N. P. Petersens Skibsværft paa Thuro er i denne Tid en stor 3-mastet Skonnert under Bygning. Skibet, der bliver paa c. 225 Brutto Reg.-Tons, vil blive forsynet med en Horsens Dieselmotor paa 120 H. K.

Det er det første større Motorskib, der bygges paa et af vore Træskibs-Værfter, hvorfor man imødeser Forsøget med megen Interesse. Falder det heldigt ud — hvad der er al Grund til at tro — vil der ganske sikkert paa Skibbygningens Omraade ske store og betydningsfulde Forandringer. Man maa derfor haabe, at de Mænd, der saaledes har indledet en ny Æra for vor Træ-Skibbygning, maa faa Held med og Glæde af deres første Værk.

Den ny Skonnert skal føres af Kaptajn R. Nielsen, Svendborg, der hidtil har været Fører af 3-mastet Skonnert »Clythia«. Mægler C. V. Petersen, Svendborg, er korresponderende Reder. (»Svendb. Amtst.«)

Farlige Lastepladser. Port Romain og Port Larrath. Enkelt af de ny Lastepladser nede i Middelhavet er bekendt for at være rene Roltefælder — farlige at ligge ved og besværlige at komme til, skriver »Norg. Hand. og Søftl.«, blandt disse kan nævnes Port Romain og Port Larrath. Kaptajnen paa et norsk Dampskib, som nylig har været paa den forstnævnte af disse Pladser, skriver til sit Rederi følgende, som kan være til Nytte baade for Skibsredere og Assurandører:

»Romain er den mest risikable Lasteplads jeg har set, og vi maatte gentagne Gange gaa længere fra Land. Under Lastningen maa Skibet forløje næsten klods op af Klippen, parallelt med den og kun nogle faa Favne fra den. Skarpe Klippespidsler rager frem og hele Middelhavet staar ret paa. Til at holde Skibet klar af Landet, har man Ankeret forude, men Agter kun Skibets almindelige Trosser, fastgjort i en Boje. Knækker disse Trosser, hvad meget let kan hænde, er Skibet og sandsynligvis tillige Mandskabet dødsdømt. Ingen almindelig Lastebaad er jo udstyret med saa svære Kabler, som behøves for selv i godt Vejr at forløje klods op ad et Forbjerg i aaben Sø.

Jeg har tilladt mig at nævne dette, fordi Romain er en ganske ekstraordinær farlig Lasteplads, og fordi et Skib, som maa helt ind til Klippespidserne paa nogle Favne nær for at kunne komme under Spruten, meget let kan komme til at rive en svær Jernbro med Tilbehør ned, og derved paadrage sig et stort økonomisk Ansvar. Port Larrath ligger kun nogle faa Skibslængder mere vestlig, og begge de nævnte Havne er omtrent lige risikable Lastepladser. Fornylig maatte en engelsk Damp i Port Larrath og vi i Port Romain i en Fart staa ud fra Klippevæggen. Nogle Minutter senere vilde det have været for sent. Og dette var endda i Juli Maaned.

REK

Sikkerheden til Søs. Den Kommission af Sagkyndige, der blev nedsat paa en Skibsfartskonference i Berlin i afvigle Maj Maaned for at tage Stilling til Spørgsmaalet om de Forholdsregler, der maatte anbefales med Hensyn til at forøge Sikkerheden for Passagerer til Søs, har nu afgivet sin Betænkning til Seberufsgenossenschaft. Den saakaldte »Baadkommission«s Betænkning vil saa snart Seberufsgenossenschaft har gjort sig bekendt med dens Indhold blive forelagt en ny Konference, som vil finde Sted i September eller Oktober. Efter Afholdelsen af denne sidste Konference vil den tyske Regering udarbejde sine Forslag til Forhandlingerne paa den internationale Konference, som skal afholdes i London, sandsynligvis inden Udgangen af indeværende Aar. (»Shipp. Gaz.«)

• **Observeret Vrag.** Aalborg, den 31. August. Dampere »Mary« af Esbjerg ankom hertil i Gaar. Den havde VNV.  $\frac{1}{2}$  V. misvisende 50 Kvartmil af Bovbjerg Fyr observeret en Mast, der stod en halv Snes Fod over Vandet, tilsyneladende fast i Grunden og meget farlig for Sejladsen Hanstholm—Hull.

(»Ritz. Bur.«)

**Drivende Miner.** Odessa, den 31. August. Forvaltningen for Sortehavsfyrlaarnene meddeler, at en Del svømmende Kontaktminer i Dardanellerne af Stormen er bleven revet løs og nu driver Syd paa.

(»Ritz. Bur.«)

**Frigivet Skib.** Frederikshavn, den 29. August. Arresten over Dampskibet »Jotun« af Stavanger, der den 22. August oversejlede Skonnerten »Kurländer« af Riga ved Trindelen, er nu havet, efter at Handelsbanken har stillet Garanti for 83,000 Kr.

(»Ritz. Bur.«)

**Havnearbejderstrejke i Santos.** Santos, den 30. August. Som Følge af Strejke blandt Havnearbejderne ligger henved et halvt Hundrede Dampere stille i Havnen her. Mange er sejlet bort igen uden at kunne faa løst deres Ladninger.

(»Ritz. Bur.«)

**Panamakanalen.** Los Angeles, den 2. September. Chefingeniøren for Anlægget af Panamakanalen meddeler officielt, at Kanalen vil være færdig i Løbet af næste Aar.

(»Ritz. Bur.«)

**Burmeister & Wains Skibsværft** har i Følge »Natt.« i disse Dage faaet oversendt et Forslag, som er Resultatet af den angaaende Udvidelsen nedsatte Komité's Overvejelser. Efter hvad Bladet erfarer, kræver Staten henimod 800,000 Kr. af Værftet for Tilladelse til den ønskede Opfykning, samtidig med, at Staten paa-lægger Selskabet forskellige Indskrænkninger og Forpligtelser. Endda er Spørgsmaalet om det af Værftet ønskede Areal til en Arbejdsby ikke sikret.

**Nyt Motorskib.** Paa et den 3. ds. afholdt Møde har Det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse vedtaget at bestille et 8,000 Tons Dobbeltskrue-Motorskib hos Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri.

Det ny Motorskib vil, efter hvad der meddeles, komme til at koste c. 2 Mill. Kr. Skibet bliver bygget som Fragtbaad, men indrettes tillige til at medtage et ringe Antal Passagerer. Det faar to Motorer, hver paa 1,100 Hestes Kraft og skal saa vidt muligt være færdigbygget allerede om et Aar og gaa i Fart paa Sydamerika.

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Tyskland: Algier er erklæret for pestfri.

## „Kursk“s Forlis.

### Udtalelser af Direktør Cold.

I Anledning af de forskellige Gisninger, der er fremkommen baade fra sagkyndigt og andet Hold om den mu-

lige Grund eller Aarsag til Tabel af Dampskibet »Kursk«, har Direktør Cold udtalt sig paa følgende Maade til en Medarbejder ved »Berl. Tid.«:

Det er naturligt vanskeligt, naar der ikke har været Øjenvidner til en Søulykke, at fremkomme med nogen bestemt Mening om Aarsagen, men jeg kan dog ikke nægte, at vi herved ser noget anderledes paa Grunden til denne sørgelige Begivenhed, end hvad jeg har set og hørt fremført i disse Dage, dels i Pressen og dels andetsteds.

Naar vore Skibe forlader Antwerpen paa Rejse Nord eller, sætter Skibet Flodlods af i Vlissingen, og den saakaldte Sølods kommer her om Bord. Derefter følger Skibet den smalle, men dybe og gode Rende langs Øen Walchern under Sølodsens Vejledning. I mange Tilfælde gaar Lodsens allerede fra Borde, naar Øens vestligste Punkt er naaet, og Føreren stævner da ud i en Fyrlinie, der skal bringe ham velbeholden til Søs udefter Schouwens Fyrskib. Derefter er han i frit Farvand. Under vanskelige Vejrforhold fraraader Sølodsens ofte Kaptajnen at fortsætte Rejsen, da Farvandet paa begge Sider af Fyrlinien er omgivet af farlige Grunde, og Skibet bliver da liggende til Ankers, indtil Vejret bedager sig.

I dette Tilfælde passerede »Kursk« Vlissingen omtrent Kl. 6 Eftermiddag og er altsaa kommen ud til Søs en Times Tid senere, netop ved Lavvandstid, da Højvande indtraf Kl. 12 $\frac{1}{2}$  Nat. Da Lodsens er bleven om Bord, har han altsaa sikkert ikke anset den pludselig opkomne Storm for at være af Betydning, men har ment det fuldt forsvarligt at fortsætte Rejsen ud til Søs. Vinden var paa dette Tidspunkt sydvestlig, men sprang noget efter om til en haard Storm af Nordvest, som varede hele Natten, og efter Kl. 8 $\frac{1}{2}$  om Aftenen blev der ikke givet Sølods om Bord i Skibene i Vlissingen.

Hvad der nu er sket, efter at Skibet er kommet ud mellem Grundene i den pludselig opkomne Storm og den stærke Strom, er jo vanskeligt med Bestemthed at angive, men Sandsynligheden taler dog for, at »Kursk« paa en eller anden Maade enten ved at hugge igennem eller paa Grund af Stormen har mistet Styret, er kommen for nær ved en af Grundene, har hugget haardt nogle Gange i den voldsomme Brænding og saaledes har faaet sit Dødsstød.

Intet Skib kan holde til i høj Sø at blive hugget gentagne Gange imod Grunden. I Løbet af kort Tid, maaske har der kun været Tale om Minutter, er Skibet skilt ad, og heri ligger Forklaringen af, at man intet har hørt til Besætningen eller nogen af de Ombordværende.

Hvad Skibets Forlis været en Følge af Kollision enten med et andet Skib eller med drivende Genstande i Vandet, vilde der sikkert have været god Lejlighed for de Ombordværende til at søge Redning i Baadene. Ikke heller anser jeg det for sandsynligt, at Tabel af »Kursk« kan tilskrives den hyppige Aarsag til Skibsforlis, nemlig Forskydning af Lasten. Ladningen bestod nemlig af Stykgods. Sække, Kasser, Bundter o. l., og en saadan Last vil i Atmindelighed ikke, saaledes som Korn og Kul, kunne forskyde sig. Desuden var »Kursk« netop bygget til Stykgodsfart og havde en 15—16 forskellige mindre Lastrum paa højst c. 9,000 Kubikfods Rumfang.

Som sagt, det er jo vanskeligt at udtale noget bestemt om denne sørgelige Hændelse, naar intet Øjenvidne kan bekræfte, hvad der i Virkeligheden er foregaaet, men hvad jeg fremsætter er Hovedresultatet af de alvorlige og indgaaende Overvejelser, som denne Sag har været Genstand for i Selskabet.

## Uden Ror i Nordsøen.

Vi har modtaget følgende:

Den engelske Dampere »Archoid« var i December Maaned for et Par Aar siden undervejs fra Middlesbro



til Garston med en Ladning »Pig-iron«. Vinden var nordlig, og efter at have passeret Peterhead fik vi Storm med voldsomme Snebyger og svær Sø.

Kort efter tog en Braadsø Roret paa 57° 40' N. Br. 1° 30' V. Lgd. Et Nødrør blev rigget af Lossebomme og en 6" Manilla Trosse, som bændsledes og spigredes til Nokken i lange Bugter. Saaledes udrustet styrede vi efter Pentland Skerries Fyr.

Efter 20 Timers Sejlads (c. 90 Sm.) var vi efter Pejling 8 Sm. fra Pentland Skerries Fyr, men da det var Spring-Tid, og Strømmen løb omkring med 10 Knob med Kurs ret Vest i, mente vi, at det under de yderst vanskelige Forhold vilde være uforsvarligt at styre Firth of Forth ind.

Under Forsøg paa at faa Stævnen lagt Øst over, viste Nødrøret sig at være en stor Fare for Skibets Sikkerhed, idet Skruen ved Baknings-Manøvrer kun ved et rent Tilfælde flere Gange slog fri af Manilla-Trossens Bugter.

Vi kappede da alle Surringer og Taljer, og lod Nødrøret gaa i Drift paa 58° 33' N. Br. 2° 50' V. Lgd., fik Stævnen lagt Øst ud, og styrede nu i fire Timer og med stadig vekslende Maskinkraft en nogenlunde regelmæssig Kurs mellem SØ. og Ø., klar af Landet. Damperen havde kun én Skrue og ingen Sejl.

Det var i Ordets videste Betydning en Kamp for Livet. I den mørke, kolde Nat manøvrerede vi det tungt lastede Skib ud i den stormpiskede Sø. En Styrmand og jeg var ene paa Broen; Resten var i Maskinen, og hjalp hvor de kunde. Fuld Kraft frem i nogle Minutter, naar vi faldt for meget af, og vi saa Braadsøer komme som et uhyre Vandbjerg med en Skumkam, der mindede om evig Sne. Det gjaldt om at møde Søerne med Stævnen. Vindens Stykke var efter Beauforts Skala 9, og da Skibet med den forøgede Fart var meget luvgjerrig, luvede vi forbavsende hurtig op, slog »dead slow« paa Telegraf, og var heldig de fleste Gange. Men lige saa hurtig faldt vi af (Øst over) med den langsomme Fart, som vi dog straks forøgede, naar Søen kom tværs. — Saaledes forløb fire Timer; de var lange som Dage. Tiltrods for Forsøg paa Bølgedæmpning ved Olje, som sivede gennem Værk i Klosellerne forude, gjorde Braadsøen adskillig Ravage. Bl. a. sønderflængede den Broklædet og Stumperne havde nær dræbt os, der stod fastsurret til Telegraf og Gelænder. Men Situationen blev efterhaanden mere faretruende; fra Maskinen kom Klager over Bilgepumperne, og det var hændt, at vi kom for sent i Vinden, saa at Braadsøen havareerede Ventilatorerne, raserede Dækket, knuste Styregrejserne agter og slog de luv Kiler løs fra Lugerne. Dette, det farligste af alt, fik vi hurtigt rettet, men næste Gang gik maaske Skorstenen, og saa var det ude med os. Lykkelig var vi undsluppet den visse Død paa Pentland Skerries Rocks, men ved at fortsætte vor Fart var Redning umulig.

Efter Gisning maatte vi have Orkney Isles omtrent i NV. eller NNV.; kunde vi naa op under disse Øer i smult Vande, var der en Mulighed for i al Fald at kunne bjerge Livet. — En Presenning spredtes nu ud i Luv Storvant og surredes forsvarlig. Fuld Kraft paa Maskinen, og Stævnen op mod Søen; derpaa stadig vekslende Maskinkraft fra »dead slow« til »full speed«, og med yderligere en Presenning spredt i Styrbords Agtervant, styrede vi saa nogenlunde regelmæssig mellem N. og NV. Efter syv Timers Forløb var vi tværs af Mull Head og i smult Vand.

Her kom Ebben os til Hjælp og førte os Nord over, medens Damperen uafbrudt kredsede rundt omkring en bestemt Radius. Naar denne Bevægelse ikke fandt Sted paa et tidligere Stadium, maa Aarsagen være den høje Sos Virkning paa Skibet, dets Fart og Kurs.

Vi snurrede rundt Masser af Gange, var nær af Ebben bleven ført ind i Deer Sound, hvor der ikke er mindste Forbindelse med Omverdenen, klarede smukt Pynten paa Deerness N., og lod os villig drive ind i Inganess Bay, hvor vi ankrede i syv Favne Vand, 34 Timer

efter at Roret var forlist. — I lige Linie var den i smult Vand tilbagelagte Strækning syv Somil; dette var vi tre Timer om.

Alle Dage vil denne Rejse og dens lykkelige Udfald staa levende for alle Ombordvarende; give os uviesnelig Tro paa, at Vorherre var med os og lodsede os frem gennem Storm og Sø og forlenede alle mine fortræffelige Officerer og Folk med næsten overmenneskelig Energi og Viljekraft.

Man vil efter denne Erfaring forstaa, at jeg siden hen ikke i mindste Maade er nervøs ved Tanken om eventuelt Tab af mit Skibs Rør. Jeg underkender ingenlunde den derved opstaaende Fare, men saa længe Maskine og Skrue er i Orden og heljenes af flinke og pligt-opfyldende Folk, er der, selv under ret prekære Situationer, al Sandsynlighed for, at Damperen kan bjerges, selv om det, som i nærværende Tilfælde, ogsaa for Ikke-Søfarende staa som et mirakuløst Tilfælde.

*Kaptajn Mac Cormack.*

## Fragtmarkedet.

Saavel udgaende som hjemgaende er der i de fleste Markeder indtraadt yderligere Stigninger i den forløbne Uge, og det ser i Øjeblikket ud til, at Toppen ikke er naaet endnu. Vi staa uden Tvivl overfor et Efteraar, som vi tidligere ikke har kendt Mage til, hvad Fragtrater angaar. Det daarlige Vejr, som i de seneste Uger har hersket over næsten hele Evropa, har haft en megt ugunstig Indflydelse paa Høsten, men der vil efter alt at dømme blive en søen. Sortehavsdistrikterne og særlig fra oversøiske Pladser. Dette mærkes allerede nu, idet Begæret efter Tonnage daglig vokser, og Fragterne stiger, i første Række fra U. S. og River Plate. Der er saaledes sidst betalt indtil 27/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen, ekstra Tillæg for Danmark, 25/ pr. Oktober. Samtidig er der stærk Efterspørgsel for Baade til Bomuld fra Staterne, og for medio September Lastning er der betalt den mægtige Rate af 70/ for en god Kubikbaad fra Galveston til Liverpool eller Bremen, hvilket vistnok er en Rekord. Ogsaa for Tømmer, Kasseolie, Kul etc. fra Staterne er der mange og til Dels presserende Ordre. Fra U. S. Havn paa Stillehavskysten, hvorfra der for et Par Maaneder siden pr. Efteraaret betaltes 42/6 à 45/ med Korn til U. K. eller Kontinentet, er der just sluttet et Par Baade til 48/9 og 50/ pr. September—Oktober. Det østlige Marked holder sig saa temmelig uforandret, afventende Begivenhedernes Udvikling i Sortehavet, hvor der endnu ikke er kommet rigtigt Liv i Tingene paa Grund af den forsinkede Høst, men Redernes fornuftige Holdning har dog kunnet pine Fragterne lidt i Vejret i Ugens Løb. Kulfragterne til Middelhavet er steget yderligere, og der er fra Tynen saaledes betalt 13/ til Genua, 13/6 Barcelona, 14/3 Venedig, medens Cardiff sluttede til 12/ à 12/6 Port Said. Ogsaa ad Østersøen til er Kulfragterne højere ved et stort Begær efter Baade, og der kan nu fra Tynen faas 6/9 à 7/ til Kronstadt, 7/ à 7/3 til god dansk Havn for c. 2,000 Tons Baade, 7/6 à 8/3 for mindre. Der begynder at komme Korn fra de nedre Østersøhavne, og der kan pr. September fra Libau eller Windau betinges 1/3 à 1/3¼ Havrebasis R otterdam, 1/4½ London, 1/6 Antwerpen. Trælaster er rigelige, særlig fra Finland og Sverig, og der betales fremdeles udmærkede Rater Desuden er der en Masse Ordre for Dampere paa Timecharter, saavel for korte Perioder som over flere Aar, og der kan betinges særdeles tilløkkende Fragter. Blandt effektive Befragtninger i Ugens Løb nævner vi:

Østen. Kalkutta/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 28/9 à 29/ Dodvægtsbasis, »net terms«, September

Kurrachee/Danmark (tre Havne) 24/6 pr. ultimo September, U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 20/ à 20/6 »net terms«, September. To Pladser Filippinerne til to Havne U. S. 38/6 Dodvægt, September.

**Sørtehavet.** Erts Poti/Baltimore 17/1. prompt. Korn fra Azow 15/6 N. C. 15.—20 September, Rotterdam 13/3 à 13/6, Marseille eller Genua Fres. 14.25, prompt. Kherson, Nikolajeff eller Odessa/London eller Rotterdam 12/6 à 12/9, prompt. Novorossisk/Rotterdam 12/6 à 12/9, Hamburg 13/3, September. Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 12/9, prompt.

**Middelhavet.** Erts Sagunto/Newport 7/ (3.500), Middlesbro 8/ (3.300), Karthagena/Glasgow 7/9 (4.300), Maryport 9/ (3.400), Thermia/Rotterdam 8/6 (5.400). For Bomuldsfrø fra Aleksandria 13/ til Hull. Ertsraterne fra Bilbao er paa Basis af 6/9 til Rotterdam, 7/1½ à 7/3 Middlesbro, 6/9 Glasgow.

**Nordamerika.** Korn Baltimore/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 3/ à 3/3 pr. Qr., Galveston/Rotterdam 4/3 (21.000 Qrs.), begge pr. September—Oktober. Deals Miramichi/U. K. (udsøgt Havn) 60/ à 65/1. September—Oktober. Bomuld Galveston/Liverpool eller Bremen 60/ à 70/4 alt efter Kubikindhold, September—Oktober. Savannah/Liverpool. Manchester eller Bremen 55/ à 60/ pr. Oktober. Timecharter 10/6 à 12/6 Dodvægt. Levering U. S. Tilbagelevering Evropa, 6/3 à 6/6 Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet én, eller to Rundrejser.

**Sydamerika.** Buenos Aires eller La Plata/U. K. eller Kontinentet 23/ O. C. prompt, 21/9 Oktober, 20/6 November. Fra San Lorenzo Grænsen 24/6 à 25/ O. C. pr. Oktober. Santa Fe/U. K. eller Kontinentet 28/ O. C., prompt, alt med 6 d. Reduktion direkte Havn.

**Østersøen.** Fra Petersborg er der slet intet Korn for prompt Afskibning. Der er sluttet til 1/9 Hvedebasis Rotterdam pr. 1.—15. Oktober, og til London indiceres 2/1. Trælaster er rigelige. Der kan faas 40/ pr. Favn à 216 Kbf. Pulpwood til London, Mk. 30 til Rotterdam, Fres. 44 Terneuzen, 57 Chantenay, c. 39/ Kortprops til Østkyst Kulhavn. Fra Riga c. 34/ D. B. til London eller Hull, Hfl. 17—18 Holland, Fres. 42—43 Ghent eller Antwerpen, 48 Rouen. For Korn 1/6 Havrebasis Østkysten (1.300). Hor Fres. 25 Dunkerque, Oljekager Fres. 12. Korn fra Libau og Windau som nævnt i Indledningen. Windau/Calais betalte Fres. 47½ D. B. (650). Sukker Danzig/London, 8/ pr. Ton. For D. B. B. 40/ Sydfinland/London, Fres. 70 Haparanda (to Pladser)/Nantes (600), Fres. 72 Trångsund/Nantes (450), Fres. 90 Sundsvall/Piræus (750), Fres. 87 à 93 D. B. B. og Bjælker Botten/Aleksandria. Korn Königsberg 1/9 à 1/10½ Hvedebasis, 2/ à 2/3 Antwerpen.

**Kulfragterne.** Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 8/ Hango (2.000), 7/ Petersborg (2.800), 6/9 à 7/ Kronsladt (2.100), 6/9 Reval (3.200), 6/4½ Pillau (2.200), 7/ Horsens (2.200), 8/3 Bilbao (3.300), 13/ Genua (4.800), 11/6 Las Palmas (4.800), Fra Hull 6/9 Pernau (2.500), 7/ Reval (2.500), Melhil/Lenwig 10/ (600), Grangemouth/Fredericia 8/ (800). Fra Cardiff eller Newport 7/10½ Sveaborg (2.300), 7/9 à 8/ Kronsladt, 7/9 Libau, 6/9 Cherbourg (1.600), 9/ Lissabon (2.000), Fres. 12¾ à 13 Algier, 14¼ Marseille, 12/ à 12/6 Genua eller Savona, 13/3 Reggio (2.700), 12/ à 12/3 Port Said, 14/ Colombo, 11/6 à 11/9 Las Palmas eller Tenerifa, c. 22/ River Plate.

Skrevet den 3. September 1912.

**Fragtmarkedet for Sejlere:**

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende fast og Raterne uforandrede fra sidste Uge. Bottenhavene, specielt Norrbotten har Brug for en Del Sejlere, men Rederne stiller vedvarende højere Fordringer, saa at det er noget vanskeligt at komme til Ferretninger ud over tidligere Rater. Finskebugten har ligeledes flere Laster, og Rusland noterer Oljekager til gode Rater for 250—300 Tons

Baade hovedsagelig til Danmark. Tyskland er fremme med nogle Kornlaster til England. Syd- og Vestsverige er uforandret med flere Træ- og Cementlaster. Danmark har endnu ikke Kornlaster af ny Høst, men flere Cement- og Jernlaster. Østnorge ligger uforandret med enkelte Laster samt Træ og Feldspath, men der slutes kun ganske enkelte Laster fra disse Havne. Forholdene er saaledes gennemgaaende tilfredsstillende for den nærmeste Fremtid.

Returfragter Kul, Clay og Oljekager er ligeledes uforandrede faste til Skandinavien og Østersøhavne med lidt kortere Tørn end forud, Kulfragterne uforandrede £ 10½ à 11½ efter Størrelse og Løseplads, Clayfragter 10 à 12 men med ikke saa kort Tørn.

Angaaende de mindre Skibe har heller ikke sidste Uge været videre livlig fra Nordtyskland, men det lader til, at denne Uge vil vise sig noget bedre med flere Udbud af saavel Rug- som Havreladninger. Raterne er gennemgaaende faste overalt, af Noteringer kan nævnes Königsberg 6 M., Danzig 5 à 5½ M., Colberg 4 M., Stralsund, Rostock 4 M., Greifswald 4¼ M., Wismar 4¼ à 4½ M., alt for Rug. Stettin tegner godt for denne Maaned, og mulig vil Fragterne komme op i omkring 5 M. til Danmark. Med Hensyn til Sverige er Lysekil uforandret fast, Halmstad derimod miserabel, og der ligger flere fragtsøgende Skibe, som har Vanskelighed med at blive placeret derfra. Sundhavnene har ikke meget af Interesse ud over til Stettin, Königsberg. Godningssæsonen er paa det nærmeste færdig. Carlshamn meddeler, at der i de sidste Dage er kommet en Del fragtledige Skibe dertil, som har gjort Markedet mindre stramt. Til Hamburg bydes saaledes nu kun 4¾ M. Danmark er fra Provinserne lige stille, og fra Kjobenhavn sluttedes for Soyakager til Limfjorden 4½ Kr., og for Solsikkekager til Kjøge 11 Øre, Nykjøbing F. 15 Øre samt Foderhvede til Aarhus 15 Øre, Aalborg 17 Øre.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den danske Damper »Visborg«, der er bygget i Newcastle i Aaret 1885 og maaler 1873 Brutto og 882 Netto Reg.-Tons, er for en Købesum af Kr. 150.000 bleven solgt til Firmaet Brummeneas & Torgersen, Haugesund.

## Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register er indberettet om 90 Dampskibe og 92 Sejlskibe — paa over 100 Brutto Reg.-Tons — som i Aaret 1912's første Kvartal er udgaaet af Handelsflaaden paa Grund af Snskade etc. Aarsagerne var for Dampskibenes Vedkommende: forladt paa Søen 2, kondemneret 2, brændt 3, Sammenstød 17, sunket 5, savnes 14, strandet 19, og for Sejlskibenes Vedkommende: forladt paa Søen 13, kondemneret 4, brændt 5, Sammenstød 3, sunket 9, savnes 14, strandet 44.

Af Dampskibene var 60 af Staal, 25 af Jern, 5 af Træ eller Komposite.

Af Sejlskibene var 12 af Staal, 13 af Jern, 67 af Træ eller Komposite.

Besuden opluggedes eller omdannedes til Læstere 3 Staal- og 9 Jern-Dampskibe, samt 2 Jern- og 10 Træ-Sejlskibe.



**Engelsk.** ————— **C. H. Funch,**  
British Vice-Consul.  
Kongelig edsvoren Translater og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
træffes 10—1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.

## Skibsefterretninger Dampskibe

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Boness 17./8. — Amalienborg ank. Boness 15./8. — Anna Mærsk ank. Boness 15./8. — Brattingsborg ank. Barry 30./8. — Borglum ank. Cardiff 26./8. — Chassie Mærsk afg. Petersborg 29./8. — Dausborg ank. Riga 27./8. — Eleonora Mærsk pass. Portland 28./8. — Elsborg pass. Kjøbenhavn 2./9. — Esrom pass. Madeira 23./8. — Flynderborg afg. Burntisland 31./8. — Fredensborg ank. West Hartlepool 19./8. — Frederiksborg ank. Savona 29./8. — Guldberg ank. Ypila 31./8. — Gurte ank. Petersborg 25./8. — Hammershus pass. Madeira 5./8. — Harrildsborg afg. Svendborg 29./8. — Hundborg ank. Petersborg 29./8. — Høneborg pass. Skagen 2./9. — Jelling pass. Gibraltar 30./8. — Jomsborg ank. Kristinestad 30./8. — Jungshoved afg. Holmsund 31./8. — Jagersborg ank. Huelva 27./8. — Kallundborg ank. Chantenay 29./8. — Kalo pass. Kjøbenhavn 28./8. — Klampenborg pass. Ushant 31./8. — Kronborg ank. Hamburg 15./8. — Leire pass. Sagres 25./8. — Lilleborg afg. Frederikshavn 1./9. — Marselisborg ank. Archangel 27./8. — Næsberg ank. Newcastle 30./8. — Peter Mærsk afg. Trondjem 29./8. — Randelsborg ank. Aberdeen 28./8. — Rosenborg ank. Methil 30./8. — Silkeborg ank. Funehal 30./8. — Skanderborg afg. Huelva 30./8. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 31./8. — Skodsborg ank. Bona 28./8. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 29./8. — Stegelborg ank. Sarpsborg 26./8. — Stjerneborg afg. Methil 1./9. — Soborg pass. Kjøbenhavn 1./9. — Taarnborg ank. Stockholm 30./8. — Ulfborg afg. Huelva 31./8. — Uraniborg afg. Ellesmere 27./8. — Visborg ank. Leith 1./9. — Vorlingborg ank. Barreiro 24./8. — Ørkild pass. Perim 28./8.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 1./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Piræus 3./9. — Algarve, Borries, ank. hertil 4./9. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 30./8. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. Antwerpen 29./8. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 19./8. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 2./9. — Arno, Fischer, pass. Portland 2./9. — Aurora, Gommessen, ank. hertil 1./9. — Baron Stjernblad, Sørensen, pass. Portland 31./8. — Beira, Lunge, ank. Cete 31./8. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Antwerpen 3./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 28./8. — Christian IX, Holm, ank. hertil 2./9. — Dagmar, Bøgvad, pass. Holtenau 3./9. — Douro, Sørensen, ank. London 2./9. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 3./9. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 29./8. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 28./8. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 29./8. — Hengest, Munk, afg. herfra 3./9. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 31./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 2./9. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 4./9. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 3./9. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30./8. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 25./8. — Loire, Craignou, ank. hertil 4./9. — Louise, Larsen, ank. hertil 20./8. — Louisiana, Ørsted, ank. Riga 1./9. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Lissabon 1./9. — Minsk, Harder, ank. hertil 3./9. — Morso, Nellenmann, ank. Oporto 3./9. — Moskø, Jønsen, afg. Riga 1./9. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Dunnoth 16./8. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 13./8. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 2./9. — Odessa ank. Liban 30./8. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunshüttel 3./9. — Osear II, Hempel, ank. New York 3./9. — Pennsylvania, Lissner, ank. Hamburg 27./8. — Perm, Gotthardt, ank. London 3./9. — Pregel, Iversen, pass. Brunshüttel 3./9. — Saga, Hansen, afg. Kotka 3./9. — Saratov afg. Hull 2./9. — Saxo, Müller, ank. Antwerpen 3./9. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 30./8. — Texas, Clausen Kaas, ank. hertil 30./8. — Thyra, Dam, afg. herfra 4./9. — Tiber, Beck, afg. Livorno 3./9. — Tomsk, Wiberg, ank. Kronstadt 2./9. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 31./8. — Tyr, Thunig, afg. herfra 3./9. — Skalholt ank. hertil 2./9. — Vendsyssel, Larsen, ank. Stockholm 2./9. — Viking, Meyer, ank. Petersborg 3./9. — United States, Gottsche, ank. hertil 27./8.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Hull 1./9. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, ank. Sarpsborg 29./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 3./9. — Russ, Petersen, ank. Cardiff 27./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cape Tormentine 19./8. — Excellence Pleske, Tambeck, ank. Sarpsborg 2./9. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Petersborg 2./9. til Tofte. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 28./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Randers 3./9. til Dunston. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 31./8. til Belfast. — Newa, Dahl, ank. Manchester 26./8.

**Det ostasiatiske Kompagni.** Estonia ank. Haiphong 28./8. for hjemg. — Indien pass. Ushant 1./9. for udg. — Lituania afg. Suez 1./9. for udg. — Tranquebar afg. Slanglai 2./9. for hjemg. — Bandon ank. Bangkok 28./8. for udg. — Bintang ank. Nantes 24./8. for hjemg. — Jullandia afg. Genua 30./8. for udg. — Panga ank. Kjøbenhavn 29./8. — Samui ank. Middlesbro 2./9. for udg. — Selandia ank. Penang 2./9. for udg. — Ørkild pass. Perim 28./8. for hjemg. — Arabien afg. London

1./9. for udg. — Kina afg. Eten 23./8. for udg. — Cathay afg. Emdon 2./9. for hjemg. — Chumpon afg. Beira 1./9. for hjemg. Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Liverpool 30./8. for hjemg. — St. Jan afg. Paramaribo 23./8. for hjemg. — St. Thomas afg. London 22./8. for udg.

**Vesterhavet.** Stella, Larsen, ank. Barcelona 2./9. — Fylla, Brinch, ank. London 3./9. — Marie, Nielsen, afg. Hull 3./9. til Røkkala. — Polly, Mathiasen, afg. Alicante 2./9. til Karthagena. — Nema, Degn, afg. Middlesbro 2./9. til Fredericia. — Cito, Jøsen, pass. Helsingør 1./9. for Karlskrona. — Laura, Lund, ank. Hudiksvall 1./9. — Bodil, Jensen, pass. l'Ouessant 1./9. for Casablanca. — Nora, Lauritsen, ank. Åbo 31./8. — Nancy, Mikkelsen, ank. Methil 31./8. — Nordsoen, Gram, afg. Brixham 31./8. til San Felice. — Hebe, Gregersen, ank. Dunkerque 31./8. — Dagmar, Skou, ank. Helsingør 31./8. — Ellen, Hansen, ank. Mariagerfjord 31./8. — Nexos, Basse, ank. Kotka 30./8. — Gerda, Iversen, pass. Corceubion 30./8. for London.

**Torm.** Gudrun, Sorniehsen, afg. Burntisland 29./8. — Sara, Jensen, ank. Grangemouth 1./9. — Helene, Sørensen, ank. Odense 1./9. — Ragnhild, Schultz, afg. Bordeaux 1./9. — Valborg, Hansen, afg. Trångsund 27./8. — Sjælland, Svarrer, ank. Burntisland 3./9. — Estrid, Hansen, ank. Ghent 30./8. — Agnete, Dam, ank. Kolding 1./9. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 2./9. — Hermia, Farup, afg. Antwerpen 1./9. — Alice, Jørgensen, afg. Grimsby 3./9.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Pernambuco 14./8. — Ekliptika, Henningsen, afg. Norfolk 11./8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Swansea 3./9. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 3./9. — Urania, Clausen, ank. Trångsund 28./8.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Odense 2./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Uleåborg 31./8. — Holland, Poulsen, ank. Terneuzen 3./9. — England, Andersen, afg. Bandholm 3./9.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 4./9.

**Frem.** Austa, Bagger, pass. Holtenau 1./9. — Freja, Nielsen, ank. Husum 1./9. — Vera, Thing, afg. Aarhus 31./8.

**Dansk Rederi-Aktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, afg. Nykjøbing F. 31./8.

**Ers.** Energi, Jensen, ank. Räsås 27./8. — Erindring, Nielsen, ank. Kotka 28./8. — Enigheden, Jensen, ank. Gravelines 29./8.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 2./9. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 31./8. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Burntisland 31./8. til Gjøder.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Granton 28./8. — London, Bom, ank. Petersborg 27./8. — Paris, Tholander, ank. Haukiputas 27./8. — Bryssel, Kaas, afg. Burntisland 28./8. til Kiel.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Calais 30./8. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Kemi 26./8. til Sarpsborg. — Roma, v. Thun, ank. Methil 26./8.

**Thuru.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Antwerpen 28./8.

## Sejlskibe.

**Nordby-Fans.** Maracaibo, Svarrer, ank. Hamburg 19./8. — Havila, Duysen, er 1./9. præjet paa 20° 5' N. Br. og 40° V. Lgd.

**Gram & Wulff.** Mary, Friis, ank. Kjøbenhavn 2./9.

**Rønne.** Amalie ank. Fakse 26./8. — Veset, Koføed, ank. Aalborg 26./8. — Proven, Olsen, ank. Trawemünde 28./8. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 30./8. — Louise Flensborg 31./8.

**Svendborg.** Yrsa, Sørensen, ank. Trawemünde 27./8. — Meta, Larsen, ank. Kings Lynn 27./8. — Palleen, Jensen, ank. Klagsbavn 27./8. — Fylla, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 27./8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Charlestown C. 28./8. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Riga 28./8. — J. Lotz, Hansen, ank. Charlestown C. 28./8. — Alfred, Clausen, ank. Rønne 28./8. — Pampa, Jensen, ank. Solvesborg 29./8. — Ellen, Andersen, ank. Charlestown 29./8. — Zenitha, Jensen, ank. Hernæsund 29./8. — Neptunus, Nielsen, ank. Folkestone 29./8. — Alma, Hansen, ank. Sundsvall 29./8. — M. Nielsen, Nielsen, ank. Middlesbro 29./8. — Christian, Jørgensen, ank. Aalborg 30./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Warnemünde 29./8. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 30./8. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Dunkerque 29./8. — Union, Olsen, ank. Lovisa 30./8. — Maagen, Jensen, ank. Ørskjoldsvik 30./8. — Standard, Rasmussen, ank. Foway 31./8. — Clythia, Nielsen, ank. Høganäs 29./8. — Olga, Rasmussen, ank. Tønsberg 31./8. — Severin, Hansen, ank. Burgstaken 30./8. — Noah, Jørgensen, ank. Aalborg 30./8. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Charlestown 30./8. — Mercur, Lund, ank. Boston 30./8. — Sophie, Hansen, ank. Courselles 30./8. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Høganäs 31./8. — Britannia, Rasmussen, ank. Eu 1./9. — Fulvia, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 31./8. — Constance, Hansen, ank. St. Wallery (Fortsattes Side 506.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbellængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**2030. Havnefyrtøjer atter tændt.** Rudkjøbing. Farvandet Syd for Fyen. Det grønne og hvide Fyrtøj paa Rudkjøbing S.-lige Havnemole er atter tændt. 54° 56' 21" N. Br. 10° 42' 38" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 954. Kjøbenhavn 1912.)

**2031. Fyr tændes.** Hafnarnes. Faskrudsfiord. Island Ø.-Kyst. Omtrønt den 15de September 1912 tændtes et hvidt Fyr med Formørkelse, c. 25 hvert Minut, yderst paa Ø.-Siden af Hafnarnes, paa S.-Siden af Faskrudsfiord. Flammens Højde: 15 m. Lysevne og Synsvide: 10 Sm. Linsesystem af 5te Orden. 4 m høj, hvidt Fyrtaarn. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. c. 64° 51' (50") N. Br. 13° 43' (32") V. Lgd. (Kort Nr. 192, 214 og 289. Islandske Løds, Side 158. Fyr-Fort. Nr. 608 B.)

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt

**2032. Vrag sunket.** »Adler Grund« Fyrskib SSV. Østersøen. Galeasen »Seefrein« er sunket 2 Sm SSV. fra »Adler Grund« Fyrskib, der ligger paa 54° 50' 03" N. Br. 14° 22' 01" Ø. Lgd. Masterne er 5 m over Vandet.

**2033. Vrag sunket.** Wester-Marksdorf Fyr VNV. Østersøen. Ifølge Telegram fra Marineamt i Berlin er der observeret et Vrag 2,7 Sm NV. til V. 1/10 V. fra Wester-Marksdorf Fyr. En Mast er 6 m over Vandet. Fyret: 54° 31' 43" N. Br. 11° 03' 43" Ø. Lgd.

**2034. Taagsignal forandres.** Malmø. Sundet. Sverrig. Forandringen af Taagsignalet ved Malmø V.-lige Møllehoved finder Sted den 7de September 1912. Signalet gives da med et Et-Stød hver 1/2 Minut, naar Færger eller Post- og Passagerfærger ventes. 55° 36' 47" N. Br. 12° 59' 49" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1958. Kjøbenhavn 1912.)

**2035. Fyr forandret.** Holmsund. Umeå. Bottniske Bugt. Holmsund indre og ydre Fyr paa Bræskær er nu forandret. Det indre Fyr viser rødt Et-Lyn hver 1 Sek., det ydre viser Lys med En-Formørkelse hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. I øvrigt uforandret. Synsvide: 8 Sm for hvidt og rødt Lys, 6 Sm for grønt Lys. Holmsund: c. 63° 40' N. Br. 20° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1221. Kjøbenhavn 1912.)

**2036. Fyr tændt.** Kallholmsfiorden. Skellefteå. Bottniske Bugt. Til Brug ved Udflydningsarbejder ved Kallholmsfiorden paa Skellefteånset er tændt følgende Fyr: 1) Et Sæt hvide Ledelyr paa 64° 40' 25" N. Br. 21° 17' 08" Ø. Lgd. Fyrene er skærmet mod Ø., saa at de ikke lyser mod Søen; de er overet i S. 20° Ø. 2) Et rødt Fyr, der lyser fra S. 67° Ø. N. efter mod Land, paa 64° 40' 26" N. Br. 21° 15' 10" Ø. Lgd. 3) Et hvidt Fyr, der lyser fra S. 85° Ø. N. efter mod Land, paa 64° 40' 19" N. Br. 21° 15' 28" Ø. Lgd.

**2037. Grund fundet.** Rødkallen. Fyr NV. Bottniske Bugt. En 7 m Grund er fundet paa 65° 20' 43" N. Br. 22° 15' 31" Ø. Lgd., tæt SV. for S. m Grunden SV. for Borussagrundet, som er mærket med en Vager med Kors.

**2038. »London-Grund« Fyrskib atter udlagt og forandret.** Finske Bugt. Rusland. »London-Grund« Fyrskib er atter udlagt. Det viser nu hvidt Lyufyr, 7 Grupper a 3 Lyn hver Minut. c. 60° 00' N. Br. 29° 31' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1900. Kjøbenhavn 1912.)

**2039. Vrag afmærket.** Grottswalder Bodden. Tyskland. Et Fartøj er sunket i S. m Vand. 1/2 Sm S. 8° Ø. fra Ariadne Sømærke. En af Masterne er 1/2 m over Vandet. En grøn

##### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2061. Drivende Vrag.** Atlanterhavet. Et Vrag med Bunden opad, c. 30 m langt og runde c. 2 1/2 m over Vandet, er den 18de August 1912 set paa 45° 54' N. Br. 30° 56' V. Lgd. Formodentlig er det det samme Vrag, som er set den 14de August. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1987. Kjøbenhavn 1912.)

**2062. Tønde drevet fra Plads.** Vandrée. Brøst. Frankrig. Tonden, 200 m N. for Skæret Vandrée, er drevet 1/2 Sm N. 20° V. i fra sin rigtige Plads, der er 48° 15' 06" N. Br. 4° 48' 10" V. Lgd.

**2063. Sømærke opført.** Petite Jument. Lorient. Sømærket, et rundt, 12 m højt Taarn med Cylinder, er nu opført paa Petite Jument Sker. De to sorte Tønder, der laa ude under Arbejdet, er inddraget. Sømærket: c. 47° 42' N. Br. 3° 22' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1284. Kjøbenhavn 1912.)

**2064. Tønder udlagt.** Catic. Port Maria. Quiberon. Rundt om og i en Afstand af 50 à 60 m fra Grunden Catic er udlagt 3 hvide Fortøjninger til Brug for Arbejdsfartøjerne, hvorfra Catic Taarn genoptages. 47° 28' 16" N. Br. 3° 07' 33" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 344. Kjøbenhavn 1911.)

**2065. Fyr brænder uregelmæssigt.** Los Messos. Ria de Arca. Spanien NV.-Kyst. Det hvide og grønne Fyr paa Baaken paa Grunden Los Messos brænder uregelmæssigt og er undertiden usynligt indtil 30 Minutter. c. 42° 30' 48" N. Br. 8° 55' 42" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1184. Kjøbenhavn 1912.)

**2066. Drivende Mast.** Cap Carvoeiro N. Portugal V.-Kyst. Den 14de August 1912 observeredes c. 10 Sm N. for Kap Carvoeiro en 20 m lang, drivende Mast. c. 39° 31' N. Br. 9° 26' V. Lgd.

**2067. Oplysning om Radiotelegraf-Station.** Läderitzbuch. Tysk Sv.-Afrika. Med Nørholmø paa 600 m har Radiotelegraf-Stationen i Lüderitzbuch under almindelige Forhold en Rækkevidde over Søen paa 800 km om Dagen og 1200 km om Natten. 26° 37' 26" S. Br. 15° 10' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1432. Kjøbenhavn 1912.)

**2068. Taagsignal forandret.** Cap Saint Francois (Saint Francis). Newfoundland. Taagsignalet paa Cap Saint Francois gives nu med Et-Stød hvert Minut, Stød 2, 3 Sek., Pause 57, 5 Sek. 47° 48' 30" N. Br. 52° 46' 50" V. Lgd.

**2069. Taagsignal forandret.** Cape Spear. St. Johns Harbour. Newfoundland Ø.-Kyst. Taagsignalet ved Cape Spear gives nu med Et-Stød hver 90 Sek., Stød 4 Sek., Pause 86 Sek. 47° 31 1/2" N. Br. 52° 37 1/2" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1297. Kjøbenhavn 1910.)

**2070. Tønder udlagt.** Grindstone Island. Chignecto Channel. Bay of Fundy. Calhoun Tønder er udlagt: 1) Grindstone Dar rode Spidstønde. 45° 40' 57" N. Br. 64° 40' 08" V. Lgd. 2) Grindstone Shoal Southernly sorte Stumpønde med Bur. 45° 42' 07" N. Br. 64° 37' 48" V. Lgd. 3) Grindstone Shoal Northernly sorte Stumpønde med Bur. 45° 43' 00" N. Br. 64° 37' 00" V. Lgd. 4) Grindstone Reef rode Spidstønde. 45° 43' 15" N. Br. 64° 37' 45" V. Lgd. 5) St. Mary Reef sorte Stumpønde. 45° 43' 40" N. Br. 64° 37' 55" V. Lgd. 6) Jones Læge rode Spidstønde. 45° 43' 44" N. Br. 64° 37' 40" V. Lgd. 7) Shepody River sorte Stumpønde. 45° 44' 11" N. Br. 64° 37' 48" V. Lgd.

**2071. Tønder Beliggenhed.** Calhoun Flats. Chignecto Channel. Bay of Fundy. Calhoun Point sorte Tønde ligger paa 45° 50' 50" N. Br. 64° 33' 35" V. Lgd.

**2072. Taagsignal oprettes.** Moose Peak. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fra den 2den Oktober 1912 gives Taagsignal med Horn ved Moose Peak Fyr med To-Stød hver 30 Sek., Stød 4 Sek., Pause 2 Sek., Stød 4 Sek., Pause 20 Sek. 44° 28' 28" N. Br. 67° 31' 57" V. Lgd.

**2073. Fyr forstærket.** Cape Neddick. Maine. Cape Neddick Fyr er forstærket. 43° 09' 55" N. Br. 70° 35' 29" V. Lgd.

**2074. Lys- og Klokketønde inddrages.** Lystønde og Klokketønde udlægges. Nix Mate. Boston Harbor. Massachusetts. Omtrønt den 15de September 1912 inddrages Nix Mate Lys- og Klokketønde Nr. 7, og Nix Mate Lystønde Nr. 7 samt Nix Mate Klokketønde Nr. 7 udlægges paa Stedet. 42° 20' 00" N. Br. 70° 56' 45" V. Lgd.

**2075. Lys- og Klokketønde inddrages.** Lystønde og Klokketønde udlægges. Pollock Rip. Maine. Nantucket Sound. Massachusetts. Omtrønt den 15de September 1912 inddrages Pollock Rip Lys- og Klokketønde Nr. 1 og Pollock Rip Lystønde Nr. 1 samt Pollock Rip Klokketønde Nr. 1 udlægges paa Stedet. 41° 33' 42" N. Br. 69° 54' 08" V. Lgd.

**2076. Vrag.** Sow and Pigs Reef SØ. Vineyard Sound. Massachusetts. Et Vrag med c. 1 m Vand over ligger c. 1/4 Sm SO. fra den røde Tønde Nr. 2, der ligger ved Kanten af Sow and Pigs Reef. Sow and Pigs Fyrskib: 41° 22' 47" N. Br. 71° 00' 00" V. Lgd.

**2077. Klokketønde udlagt.** Bulls Point. Eastern Passage. Narragansett Bay. Rhode Island. Omtrønt den 30de August 1912 udlægges Bulls Point Klokketønde I, S. 24 1/2° V. fra

Vragvæger med N-lig Topbetegnelse er udlagt 20 m N. for Vraget. 54° 11' N. Br. 13° 34' Ø. Lgd.

2040. Vagttaarns Beliggenhed. Femern S.-Kyst. Vagttaarnet ved Femern S.-Kyst ligger paa 54° 24' 19" N. Br. 11° 12' 49" Ø. Lgd. (Tyske kort) og ikke som hidtil angivet i kortene.

Ved at drage 6" fra Breddenaagivelsen faas Beliggenheden i danske Kort. (Kort Nr. 235 og 243.)

2041. Dybdetorhold. Staberhuk. Femern. 10 m Grenaen for Landgrunden ved Staberhuk gaar c. 1 1/2 Kbl Ø.ligere end de tyske Kort angiver. 8, m er fundet paa 54° 24' 20" N. Br. 11° 20' 16" Ø. Lgd.

Breddenaagivelsen svarer til danske Kort, naar der fradrages 6". (Kort Nr. 157, 160, 235 og 243. Danske Lods, Side 423.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1544, 1905 og 1909. Kjøbenhavn 1912.)

2042. Lystønde brænder atter. Als-Sund. Als-Sund Lystønde brænder atter normalt. 54° 59' N. Br. 9° 45' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1970. Kjøbenhavn 1912.)

III. Nordsean, Nordhavet og Hvide Hav.

2043. Vrag sunket. Noordwijk NV. Nordsean. Et Vrag er sunket c. 9 Sm N. 48° V. fra Noordwijk aan Zee, paa c. 52° 21' N. Br. 4° 15' Ø. Lgd. Masten er 2 m over Vandet.

2044. Fyr forandret. Fyr tændes. Norge. Den 1ste September 1912 vil følgende Forandringer være udført:  
Kvalholmen Fyrlampe viser hvidt Lys fra S. 85° V. til N. 42° V., fri V. om Vesterfallet; rødt Lys derfra til N. 28° V., fri Ø. om Østerfallet; hvidt Lys derfra til N. 11° Ø. fri V. om Aasbøken; rødt Lys derfra til N. 80° Ø. fri S. om Larskallen og Svarvhaugen; hvidt Lys derfra til S. 77° Ø. 66° 25' 15" N. Br. 12° 27' 45" Ø. Lgd.

Egebleia Fyrlampes SV-lige hvide Lysvinkel er udvidet og lyser fra S. 31° V. til S. 58° V., fri V. om Jernsøjen paa Storskjeret. 66° 23' 45" N. Br. 12° 45' 50" Ø. Lgd.

Riseou Fyrlampe viser Lys med Et-Formørkelse. 61° 52' 50" N. Br. 5° 10' 45" Ø. Lgd. Gaugou Fyrlampe paa lens N9-Pynt er tændt. Den viser Lys med To-Formørkelse. Lyset er grønt fra S. 16° Ø. til S. 23° Ø., fri Ø. om Gaugosen; hvidt derfra til S. 27° Ø., fri V. om Risøen; rødt derfra til N. 75° Ø., fri N. om Skorpelønnen; hvidt derfra til N. 70° Ø., fri S. om Almindingsfluerne; grønt derfra til N. 65° Ø., fri N. om Almindingsfluerne; rødt derfra til N. 37° V., fri V. om Skavgrunden; hvidt derfra til N. 47° Ø., fri N. om Gaasholmen. Flammens Højde: 5 m. Slynsvide: 7 Sm for hvidt, 4, Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 61° 53' 15" N. Br. 5° 10' 15" Ø. Lgd.

Skaten Fyrlampe paa Varden, Skatstrømmen, er tændt. Den viser Lys med To-Formørkelse. Lyset er hvidt fra S. 68° Ø., fri N. om Bremmerlandet til S. 71° Ø., fri S. om Hornflisa; grønt derfra til N. 61° V., fri S. om Rugensøen; hvidt derfra til N. 74° V., midt imellem Gaugosen og Bjørnø; rødt derfra til N. 80° V., fri S. om Bjørnø; grønt derfra til S. 85° V. Flammens Højde: 6 m. Slynsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. 61° 52' 25" N. Br. 5° 13' 05" Ø. Lgd.

Trefotstøjer Fyrlampe, Stavfjorden, paa Skerrets SV-Pynt, er tændt. Den viser Lys med To-Formørkelse. Lyset er hvidt fra S. 64° Ø., fri S. om Skjold, til S. 62° V., fri S. om Aandflin; rødt derfra til N. 4° Ø., fri Ø. om Klubbun og V. om 6, m i Løiskærgrunden; grønt derfra til N. 12° Ø.; i denne Vinkel skiftes Fyret delvis af Højholmen. Flammens Højde: 10 m. Slynsvide: 7 Sm for hvidt, 4, Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 61° 29' 05" N. Br. 4° 59' 55" Ø. Lgd.

2045. Fyr forandres. Helgoland. Tyskland. I September 1912 skal Lysgrenaerne for det Ø-lige og det V-lige Bankfyr paa Helgoland Klit forandres saaledes: 1) Det hvide, fæste Fyr paa Ø-Banken mod det S-lige Indløb fra S. 1° Ø. gennem S. til S. 48° V. 2) Det hvide Fyr med Formørkelse paa Ø-Banken mod det S-lige Indløb fra S. 1° Ø. gennem S. til S. 41 1/2° V.

I samme Maaned skal der tændes et hvidt Fyr med To-Formørkelse hver 12 Sek. Lys 6 Sek. Mørke 2 Sek. Lys 2 Sek. Mørke 2 Sek., paa Ø-Banken i samme Højde som det hvide, fæste Fyr. Det skal lyse fra N. 14° Ø. gennem Ø. til S. 30° Ø. 54° 11' 02" N. Br. 7° 55' 03" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

2046. Midlertidig Ombygning af Fyrskibet »Elbe I«. Elben. I Løbet af September 1912 ombygtes Fyrskibet »Elbe I«, »Bürgermeister OSwald« med Reserverfyrskibet »Bürgermeister Kirlehnauer«. 54° 00' N. Br. 8° 15' Ø. Lgd.

2047. Vrag. »Haaaks« Fyrskib SSO. Holland. En Mast, der rager 2 m over Vandet, og

som formodes at stikke fast i et Vrag, er observeret c. 8 Sm SØ. fra »Haaaks« Fyrskib, som ligger paa 52° 58' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd.

2048. Vrag sunket og almerket. Linninden NV. Vraget af Damperen »Elion« er sunket i 19 m Vand paa c. 52° 35' 10" N. Br. 4° 19' 10" Ø. Lgd. Masterne er 7 m over Vandet. En grøn Vragtonde er udlagt 80 m NNV. for Vraget.

2049. Kirkekaarn findes ikke. Beverwijk. Kirkekaarnet i Beverwijk er nedbrændt. 52° 29' N. Br. 4° 39' Ø. Lgd.

2050. Skydeøvelser. Hook van Holland. Den 10de og 11te September 1912 afholdes Skydeøvelser fra Fort Hoek van Holland. Skydefeltet begrænses af Linten fra Fortet gennem et rødt Flag henholdsvis N. og S. for Zeegat H. V. H. og strækker sig 3100 m fra Fortet. Naar der skydes, væljer rødt Flag fra Fortet. Hook van Holland: c. 51° 59' N. Br. 4° 05' Ø. Lgd.

2051. Forsøgslystønde inddraget. »Sunke« Fyrskib N. Themsen. England. De to sorte Forsøgslystønder, som viste hvidt Lys med Formørkelse, c. 2 Kbl N. 7° Ø. fra »Sunke« Fyrskib, er inddraget. Fyrskibet: 51° 50 3/4' N. Br. 1° 30' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1119. Kjøbenhavn 1912.)

2052. Tidevands-signaler. Yarmouth-Haven. Da Barrren ved Yarmouth Haven ikke findes mere, angiver Signalerne paa S.-Nolen nu Dybden i Løbets dybeste Del og ikke Dybden paa Barrren som tidligere.

Naar Havnen anløbes ved Ebbe, bør man vogte sig for Strømstøvning og navnlig holde godt fri af N.-Nolens Ø-Ende.

2053. Dybde atfæget. Caister Shoal. Yarmouth. Den midterste Del af Caister Shoal, mellem N. 67° Ø. og N. 87° Ø. fra Caister Kirke, som tidligere kortene har 1, a 2, m Vand, falder nu for ved Lavvande. 52° 39 1/4' N. Br. 1° 45 1/4' Ø. Lgd.

2054. Vrag. Haistorough Sand. Yarmouth. Det meget synlige Vrag af et 3-mastet Skib staar nær ved Midten af Haistorough Sand. 52° 34 1/4' N. Br. 1° 44 1/4' Ø. Lgd. (Hif. engelsk Kort Nr. 1094.)

2055. Tønde flyttet. North Scroby. Cockle Gately. Tønderne N. Scroby og N. W. Scroby er flyttet henholdsvis til 12, m Vand, 25, Kbl N. 45° Ø. og 10 m Vand, 2 Sm N. 60° Ø. fra East Caister Kirke, som ligger paa 52° 39' N. Br. 1° 49', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1859. Kjøbenhavn 1912.)

2056. Tændes Beliggenhed. Skate Bank. Inverness Firth. Skotland. Skate Bank sorte Skumpilende ligger i 5, m Vand paa Bankens Ø-Kant, 3, Kbl S. 72° V. fra Flagslangen paa Chanonry Point og S. 60° Ø. fra Schoolhouse Spit. 54° 34 1/4' N. Br. 4° 06' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1173. Kjøbenhavn 1912.)

2057. Skær fundet. Vaila Sound. Mainland. Shetlands Øerne. Følgende Skær er fundet i Vaila Sound: 1) Et Ø, m Skær 1 1/2 Kbl N. 4° Ø. fra Galta Skerry Bank; 2) Et Ø, m Skær 1/2 Kbl N. 14° Ø. fra samme Bank, som staar paa 60° 12 1/2' N. Br. 1° 34' V. Lgd.; 3) Et 4, m Skær 1, Kbl S. 31° Ø. fra Fyret paa Yderenden af New Pier; 4) Et 1, m Skær 0, Kbl N. 47° Ø. fra samme Fyr, som ligger paa 60° 13 1/2' N. Br. 1° 34' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1917. Kjøbenhavn 1912.)

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland i Irland.

2058. Vrag ikke genfundet. Vægøyer. Franrig. De 2 Vrag med Masterne over Vandet ved Lavvande, paa Baue Vægøyer, er forgyves efterstgt. 50° 33' N. Br. 1° 07' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1936. Kjøbenhavn 1912.)

2059. Tønde udlagt. Wainy Island V. Morecambe Bay. England. En sort Spidstønde, mærket »Barrow« er udlagt 21, Kbl S. 74° V. fra Wainy Kirke, paa 54° 05' 47" N. Br. 3° 18' 25" V. Lgd. (Hif. engelsk Kort Nr. 1826.) Den er Skibsfarten ubelemmet.

2060. Nat-Skydeøvelser. Firth of Clyde. Skotland. Fra den 13de til den 27de September 1912 afholdes Nat-Skydeøvelser NV. for Ailsa Craig mellem Kl. 8 Dn. og Kl. 4 Fm. Skydeskiver er opstuket 6 1/2 Sm N. 73° V. fra Ailsa Craig; der er ingen Lys paa den Natten. Man maa paa de nævnte Tider ikke nærme sig Skyvene inden for 6 Sm Afstand, og det tilrådes at gaa Ø. om Ailsa Craig, der ligger paa 55° 15 1/4' N. Br. 5° 07' V. Lgd.

- Rose Island Fyr og S. 76 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Fort Adams Tangesignat Station. Rose Island Fyr: 41° 29' 41" N. Br. 71° 20' 36" V. Lgd.
- 2076. Grund fundet. Block Island Sound, Rhode Island.** En Grund med 7,5 m dybde, fundet i den N.-lige Del af Block Island Sound, S. 81 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Point Judith Fyr og N. 2 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Block Island N.-lige Fyr, der ligger paa 41° 18' 40" N. Br. 71° 34' 35" V. Lgd.
- 2079. Uddybningsarbejder. Hell Gate, East River, New York.** Pot Rock, Frying Pan og alle Smaagrundene mellem denne og Hallets Point er nu bortgravet til en Dybde af 7,5 m, undtagen en 7,5 m Klippe e. 180 m N. 40° Ø. fra Hell Gate (Hallets Point) Fyr. Løbet N. for Hallets Point er udvidet ved Bortgravning af Grunden S. for Mill Rocks. Middel Reef er borttaget til en Dybde af 7,5 m og Løbet er nu 205 m bredt paa det smalleste Sted med mindste Dybde 7,5 m. Det er Hensigten at gøre det 275 m bredt med nævnte Dybde. Mill Rock Fyr: 40° 46' 52" N. Br. 73° 56' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1000. Kjøbenhavn 1912).
- 2080. Afmærkning forandras. Old Bare Shoal V. Delaware Bay.** Omtrent den 4de September 1912 foretages følgende Forandringer i Løbet V. om Old Bare Shoal: 1) First Spirittonde bliver kaldt Fowler Beach Tonde. 2) Second Spirittonde bliver kaldt Slaughter Neck Tonde. 3) Cedar Beach lodret stribede Spirittonde udlægges i 3,5 m Vand, S. 74 $\frac{3}{4}$ ° V. fra Brandywine Shoal Fyr og S. 1 $\frac{1}{4}$ ° Ø. fra Elbow of Cross Lejge Fyr. 4) Third Spirittonde indlægges. 5) Missipillon lodret stribede Spirittonde udlægges i 4,5 m Vand, S. 2 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Elbow of Cross Lejge Fyr og S. 86 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Brandywine Shoal Fyr. 6) Missipillon lodret stribede Klokke-tonde udlægges i 6 m Vand N. 85 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Brandywine Shoal Fyr og N. 21° Ø. fra Missipillon River Fyr; under Isgang ombyttes den med en Spirittonde. 7) Fourth Spirittonde indlægges. 8) Hawk Nest lodret stribede Spirittonde udlægges i 3,5 m Vand, N. 79 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Brandywine Shoal Fyr og N. 3 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Missipillon River Fyr. 9) Fifth Spirittonde bliver kaldt Clark Point Tonde. 10) Sixth Spirittonde bliver kaldt Sandy Point Tonde. Brandywine Shoal Fyr: 38° 59' 10" N. Br. 75° 06' 48" V. Lgd.
- 2081. Fyr forandres. Schuylkill River, Delaware River.** Omtrent den 2den Oktober 1912 forandres Schuylkill River Ledelyr. Forlyret skal vise hvidt Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 0,5 Sek., Flammens Højde: 5,5 m. Baglyret skal vise hvidt Lys med En-Formorkelser hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek., Flammens Højde: 8 m. Forlyret: 39° 53' 20" N. Br. 75° 11' 36" V. Lgd.
- 2082. Hindring ikke genfundet. »Winter Quarter Shoal« Fyrskib NØ. Virginia.** Hindringen 5 Sm N. 27 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra »Winter Quarter Shoal« Fyrskib er forsvundet. Fyrskibet: 37° 55' 25" N. Br. 74° 56' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1574. Kjøbenhavn 1912).
- 2083. Vrag afmærket. Cove Point, Chesapeake Bay.** En Lystonde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i 16 m Vand 40 m S. 6° V. fra Vraget af »C. W. Seward«. 38° 24' 45" N. Br. 76° 21' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2007. Kjøbenhavn 1912).
- 2084. Fyr slukket. Midlertidigt Fyr tændt. Priests Point, St. Marys River, Potomac River, Chesapeake Bay.** Det hvide tændte Fyr, faste Fyr ud for Priests Point er beskadiget ved Paasejelling og kan indtil videre ikke tændes. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt paa Resterne af Baaken. 38° 09' 00" N. Br. 76° 26' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1823. Kjøbenhavn 1912).
- 2085. Afmærkning forandret. Newport News Upper og Lower Channels, Hampton Roads, Virginia.** Newport News Upper Channel er udlybet til 10,5 m Dybde i en Brodde af 121 m; den er afmærket med 4 Lystunder Nr. 2, 4, 6 og 8, og 4 Spirittonder, Nr. 1, 3, 5 og 7. Lystonderne viser rodt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Alle Tønderne ligger i 10,5 m Vand. Lystonderne i Newport News Lower (9,5 m) Channel er ombyttet med Spidstønder. Newport News Middle Ground Fyrskib: 36° 56' 43" N. Br. 76° 23' 30" V. Lgd.
- 2086. Fyr tændes. Grassy Point, Perquimans River, Albemarle Sound, North Carolina.** Omtrent den 9de September 1912 tændtes et hvidt, fast Fyr i 2,5 m Vand, ud for Grassy Point, paa 36° 08' 06" N. Br. 76° 22' 26" V. Lgd. Samtidig indlægges Grassy Point Spit Spirittonde 2.
- 2087. Fyr forandres. Beaufort Harbor, North Carolina.** Omtrent den 9de September 1912 forandres: 1) Schackelford Point Forlyr til at vise hvidt Lys, og 2) Bird Island Baglyr til at vise rodt Lys. 34° 42' 10" N. Br. 76° 39' 50" V. Lgd.
- 2088. Tønder flyttet. St. Johns River, Florida.** 1) St. Johns Lys- og Fløjetømde St. J. er flyttet 825 m S. i og ligger nu i 17 m Vand i Wards Bank Ledelinie, N. 87 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra St. Johns River Fyr og S. 96 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Little Talbot Island høje Kant. 2) St. Johns Klokke-tonde i St. J. er flyttet 275 m S. i og ligger nu i 12,5 m Vand, 90 m S. for Wards Bank Ledelinie, N. 88 $\frac{1}{4}$ ° Ø. fra St. Johns River Fyr og S. 26 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Little Talbot Island høje Kant. (3)

- 3) Et rodt Fyr med En-Formorkelser hver 5 Sek., Lys 3,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., paa Broen inderst i Havnen. Synsvidde: 4 Sm.
- Indtil videre brender Fyrene ikke Tirsdag og Lørdag. e. 32° 05' N. Br. 24° 00' Ø. Lgd.
- 2115. Fyr slukket. Capo Misurato (Ras Misuratah), Fyr tændes. Capo Zourug.** 1) Capo Misurata Blinkfyr er slukket ved Taarnet nedrevet. 32° 24' 30" N. Br. 15° 05' 50" Ø. Lgd.
- 2) Om kort Tid tændes et hvidt Blinkfyr paa Capo Zourug.
- 2116. Havnearbejder. Oran, Alger.** 1) Ydermøllen, der skal beskytte Oran Forhavnen mod N., er nu fuldstændt i en Læugde af 420 m fra Fyret med Formorkelser paa det gamle Mole-hoved. En Lystonde, der viser grønt Lys, ligger ved Yderenden af den Del, der endnu ikke er over Vandet.
- 2) Sainte Thérèse Mole er fuldført. Quai des Haut-fonds, der udgaar fra Fort Sainte Thérèse, strækker sig 130 m mod NØ. Quai de Rive er 80 m.
- 3) Forhavnen skal begrænses af den store N.-Mole. Quai des Hauts-fonds mod V., Kysten mod S. og mod Ø. af en Mole, der udgaar fra Cap Blanc, men som endnu kun består af nogle Stenkastinger. e. 35° 43' N. Br. 0° 38' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1940. Kjøbenhavn 1912).

### IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

- 2117. Fyr paa Lystonde forandret. Eulah Shoals, Suez Bay, Røde Hav.** Euler Shoals Lystonde viser nu rodt, fast Lys. 29° 55 $\frac{1}{4}$ ' N. Br. 32° 30 $\frac{1}{4}$ ' Ø. Lgd.
- 2118. Afmærkning forandret. Beira, Portugisisk Ø.-Afrika.** I Rambler Channel ligger nu følgende Tønder: 1) Sort Spirittonde Nr. 3 med Ballon; 2) Sort Kugle-tonde Nr. 8; 3) Sort Spidstønde Nr. 9; 4) Hvid Lystonde Nr. 10; 5) Hvid Lystonde Nr. 12; 6) Sort Spidstønde Nr. 5. I Beira Havn ligger sort Kugle-tonde Nr. 9, sort Spidstønde Nr. 11 og sort Spidstønde Nr. 13 nu henholdsvis 6,5 Km S. 72° V., 4,5 Km N. 69° V. og 5,5 Km N. 38° V. fra Chiveve Point, som ligger paa 19° 49 $\frac{1}{2}$ ' S. Br. 34° 49 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. Lystonde Nr. 9 og Fortøjnings-tonden ud for Chiveve Point er indtaget.
- 2119. Grund fundet. Chilian Island NØ. Portugisisk Ø.-Afrika.** En 9,5 m Grund er fundet paa 20° 33' S. Br. 35° 12 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.
- X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**
- 2120. Forsøg med Lystonde. Dorth-Rif, Java N.-Kyst.** Da der gøres Forsøg med Lystonden NØ. for Dorth-Rif, kan man ikke stole paa, at den brenner. Den ligger paa samme Plads som den inddragne, vaudret stribede Spidstønde med Ballon: 6° 04' S. Br. 106° 52' Ø. Lgd.
- 2121. Fyr slukket. Canton Flod, China.** De to Collinsou Reach Barrier (Junk Passage) Fyr i Back Reach er slukket. e. 23° 05' N. Br. 113° 27' Ø. Lgd.
- 2122. Grund fundet. Shin To NV. Note Øer. Korea (Chosen) S.-Kyst.** En 0,5 m Grund er fundet 40 $\frac{1}{2}$  Km N. 13° Ø. fra Yokuchi To 400 m (1301-foot) Top og N. 73° V. fra Shin To N.-Ende, der ligger paa 34° 41 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 128° 17' Ø. Lgd.
- 2123. Fyr tændt. Talharoku, Nam Wan, Taiwan (Formosa) V.-Kyst, Japan.** Et rodt, fast Fyr er tændt ved Talharoku Ankerplads ved Indløbet til Bugten. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 4 Sm. 21° 57' 38" N. Br. 120° 45' 23" Ø. Lgd.
- 2124. Fyr forandret. Hoko K6, Taiwan (Formosa).** Fyret paa Fuon Baake viser nu hvidt Et-Blink hver 3 Sek. 23° 32' N. Br. 119° 31' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 750. Kjøbenhavn 1912).
- 2125. Fyr tændt. Shimidzu Harbour, Honshu S.-Kyst.** Et rodt, fast Fyr er tændt ved Shimidzu Harbour; det lysar fra N. 4 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem N. til N. 53 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 6 $\frac{1}{2}$  Sm. 35° 00' 18" N. Br. 138° 29' 50" Ø. Lgd.
- 2126. Afmærkning forandret. Yokosuka Harbour, Tokyo Bugt, Honshu S.-Kyst.** Klokke-kerne er fjernet fra Klokke-tonderne: 1) paa Saka-ne Rev. 35° 18' N. Br. 139° 14' Ø. Lgd. og 2) paa Naka-ne Rev. 35° 18' N. Br. 139° 40' Ø. Lgd.
- Bekendtgørelser m. m.**
- 2127. Bestemmelser for Signaler fra Skibe, som genereres af Segelys ved Indløbet til Gibraltar Havn.** Skibe, der nærmer sig Gibraltar Havn, og som genereres af Segelys, maa gøre følgende Signaler enten enkelt eller samlet:



1) Med Blinklanterne: 4 korte Blink efterfulgt af et langt.  
 2) Med Fløjte, Sirone eller Tugsehorn: 4 korte Stød efterfulgt af et langt.  
 Om muligt skal begge Signaler benyttes. Segelyset vil da blive benyttet paa den mindst generende Maade, ved enten at blænde det, læve det eller dreje det.  
 Signalerne maa ikke benyttes uden absolut Nødvendighed. Naar Skibet ikke er i Straa-lorue fra Segelyset, er det umuligt at vide, hvilket Segelys, der generer.  
 Disse Signaler, som kan anvendes fra den 1ste Oktober 1912, skal hjælpe de Søfarende, men forpligter ikke Regeringen paa nogen Maade.  
 2128. Karantænestemmelser. Spanien. — Cagliari paa Sardinien er erklæret for kolera-smittet.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N	betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, nyUdgave; † annulleret; T: tillæg.
Korts eller Bogs Nr.	England, Juli 1912.
R 2298	Gulf of Bothnia. Nyustad light to Stur fiård.
R 1360	Africa, west coast. Barako to Cape St. Paul.
R 648	Africa, east coast. Delagoa bay to River Zambezi.
R 671	Africa, east coast. Plans on east coast of Africa.
R 1459	China. Hongkong harbour.
† 1630	England, east coast. Orfordness to Blakeney.
N 3775	England, August 1912.
R 394	Atlantic Ocean. Curves of Equal Magnetic Variation 1912, sheet I, Atlantic ocean.
R 2800	England, south coast. Spithead.
R 3567	Scotland, west coast. Approaches to Loch Broom and to Little Loch Broom.
R 2727	Mediterranean, Egypt. Marsa Matruh.
R 975	Nova Scotia. Cape Breton Island.
R 2721	Gulf of Mexico. Approaches to Sabine pass.
	Gulf of Siam. Cape Liant to Koh kut.
	Japan.
3	Hokushū, with Yotorofu & Kunashiri Jima.
4	Hokushū & Chishima Islands, with Russian Tartary, Karafuto (Sakhalin I).
141	Kuru Shima Kaikyō to Yuri Shima.
205	Nagasaki to Shantung Promontory.
33	Sōya Kaikyō, with Aniwa wan.
100 b	Naikai or Setonchi, Western Portion.
179	Shimousaki kaikyō to Hirado Seto.
316	Anchorage in Ouelpart Island har nu Nr. 322.
319	Plans on the North Part of Chosen (Korea) East Coast har nu Nr. 316.
	Tyskland.
	Mittelmeer-Handbuch IV. Teil, Griechenland und Kreta.
39	Ostsee, deutsche Küste: Kleiner Belt, Süddlicher Teil. 1: 50 000. Juli 1912.
202	Nordsee, Ostküste von England: Orfordness bis Blakeney. (Mit 1 Plan). 1: 150 000. August 1912.
232	Nordsee, Ostküste von Schottland: Troup Head bis Duncaesby Head. (Mit 7 Plänen). 1: 150 000.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Septbr. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	119 - 1/2 - 3/4	118 3/4	119
Danmark	123 1/4	123 1/2	124 1/8
Norden	126 -	125 3/4	126
København			
Carl	126 1/2	-127 1/2	130 1/4
Dannebrog	135 1/4	- 1/2	134 1/4
Skjold	114 -	113 1/4	114
Urania	50 -	49 1/2	49 3/4
Neptun	126 3/4	-127 1/4	127 1/4
Dampsk. af 1896	128 -	127 1/2	128
Heimdal	136 1/2	-137	136 1/2
Østasiatiske	140 -	141 1/4	139 1/4
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	134 -	135	137 1/4
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	82	81 1/4	82
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4 1/2% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats		87 1/2	89
3 1/2% Husejer Kreditk.	84 1/4	84	84 1/4
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		89	91
4% - - - - 2. Serie		93 3/4	95
4% - - - - 1.		95 1/2	97
3 1/2% Østift. Kreditf.		88 1/4	90 1/4
4% - - - -		92 1/2	94 1/2
3 1/2% Landkreditk.		86 1/2	88 1/2
4% Østift. Kreditf.		92 1/4	92 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	113 1/4 - 1/2	151 1/2	153
Privatbank	141 1/2 - 1/4	141 1/4	141 1/2
Landmandsbank		144 1/2	145
Handelsbank		18 1/2	18 1/2
Grundejerbank	107 1/4 - 1/2	107 1/2	107 3/4
Burm. & Wain	104 1/2 - 105	104 1/2	106
Helsingørs Jærnak	236 - 237	238 1/4	237
Sukkerfabr.	228 - 227 3/4	227 1/2	227 3/4
Bryggeri Aktier			

**Vekelekurser d. 4. September 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.20	18.16
Paris	72.00	
Amsterdam	150.75	
Wien	75.50	

**Notering paa Berlins Børs d. 3. September 1912.**

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	90.70
3 1/2% Boden Kredit	88.20
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	101.40
4% - - - - 1890	95.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 500,000, „Danmark“ 308,000, „Norden“ 256,000, „Carl“ 182,000, „Dannebrog“ 364,000, „Skjold“ 164,000, „Urania“ 184,000, „Dampskib. af 1896“ 240,000, „Heimdal“ 184,000, „Gorm“ 184,000, „Neptun“ 140,000, „Dansk-russisk“ 1232,000, „Østasiatisk“ 138,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.



1./9. — Rota, Hansen, ank. Bøgense 2./9. — Heimdahl, Rasmussen, ank. Par 1./9. — Althea, Hansen, ank. Kølka 1./9. — Urd, Rubach, ank. Folkestene 31./8. — Carl, Clemmensen, ank. Carlshavn 1./9. — Erik, Hansen, ank. Höganäs 31./8. — Norden, Andreasen, ank. Genua 31./8. — Capella, Hansen, pass. Helsingør 1./9. — Cornwal, Jensen, ank. St. Wosts 2./9.

**Erø.** Gloria, Fabricius, ank. West Wemyss 26./8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Holbæk 27./8. — Albertine, Madsen, ank. Kragerø 26./8. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 27./8. — August, Jørgensen, ank. Nordmaling 27./8. — Møtte, Bager, ank. West Wemyss 27./8. — Chr. H. Rasmussen, ank. Trepørt 26./8. — Ingolf, Olsen, ank. Stege 27./8. — Marie, Weber, ank. Stege 27./8. — Laura, Jensen, ank. Altona 28./8. — Svip, Jensen, ank. Nakskov 27./8. — Mester, Petersen, ank. Sønderborg 28./8. — Orelia, Clausen, ank. Oporto 28./8. — Hans, Knudsen, ank. Hamburg 29./8. — Argos, Clausen, ank. New Ross 28./8. — Kathinka, Olsen, ank. Dysart 28./8. — Mary, Andersen, ank. Bridgeness 29./8. — Anne, Hansen, ank. Carlshavn 28./8. — Herkules, Bager, ank. Aalborg 29./8. — Amalia, Anderson, ank. Swinemünde 29./8. — Christiane, Bager, ank. Odense 29./8. — Nathalia, Eriksen, ank. Hejbridge 29./8. — Vega, Hansen, ank. Woolwich 29./8. — Bertha, Madsen, ank. Swinemünde 29./8. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Svendborg 29./8. — Pampa, Svendsen, ank. Lübeck 29./8. — Neptun, Skals, ank. Kalundborg 30./8. — Saga, Ohlsen, ank. Rhyl 30./8. — Marie, Ostermann, ank. Solvesborg 30./8. — Amor, Hansen, ank. Frederiksstad 30./8. — Venus, Weber, ank. Ekenece 31./8. — Aerial, Christensen, ank. Harwich 30./8. — Marthing, Friis, ank. Mostyn 30./8. — Johanne, Eriksen, ank. Randers 30./8. — Johanne, Stegmann, ank. Lysekil 31./8. — Adjutor, Koek, ank. Kolberg 30./8. — Caroline Koek, Rasmussen, afg. Hamburg 30./8. til Maracaibo. — Valkyrien, Weber, afg. Miramichi (N. B.) 30./8. til Rhyl. — Uranus, Fabricius, ank. Laurvig 31./8. — Salvador, Sand, ank. Dieppe 30./8. — Nauta, Stærke, afg. Twillingate 31./8. til Livorno. — Christine, Rasmussen, ank. Træmünde 1./9. — Maagen, Mortensen, afg. Hering Neck 31./8. til Neapel. — Th. Lohse, Boye, ank. Drobak 1./9. — Elsa, Boye, ank. Kolding 2./9. — Nanna, Ostermann, ank. Kristiansand 1./9. — Hansigne, Boye, pass. Dragør 1./9. for Ørskjoldsvik. — Maren, Albertsen, ank. Courseulles 31./8. — Astrava, Svane, ank. Svendborg 2./9. — Arken, Andersen, ank. Warnemünde 1./9. — Mars, Stegmann, ank. Faaborg 2./9. — Egir, Winther, ank. Hundested 2./9. — Æro, Christensen, ank. Skagen 2./9. — Hydra, Christensen, ank. Mernaibridge 2./9. — Lauritz, Folmer, ank. Søby 1./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Lysekil 2./9. — Karen, Boye, ank. Marstal 2./9.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 5. September 1912. — »Kursens Fortis. — Uden Rør i Nordsøen. — Fragtmarkedet. — Nybygninger. Køb og Salg. — Havarier og Fortis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## A/s Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

**Jærn- og Staaltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.

### Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.  
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 266.

### De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dens Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:  
„Danskloyd“.

## Til Skibsbrug

anbefales

# Carlsberg Ølsorter

# Carlsberg Mineralvande

Depot

Havnegade 47. Telefon  
4980.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

## Hans Smith.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Etableret 1850.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuuk Jønaen.

Udgivet af Dansk Søjlskibsrederi-Forening.

Faaes paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlsbøllermann, Kjøbenhavn.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:  
Copenure

Telefon-Nr.  
42

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faaes i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blækskriverens Eftlg.,  
Mr. William Jøsson, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Enhver forsigtig Opfinder runder sig  
slg med  
**MENGLBERGS PATENTBUREAU**  
Frederiksborgg. 35. Telef. Byen 3091.

**Remington,**  
eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Bilkenelager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsprovianterling.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse  
Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

Telefon: 200.

**ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmægler, Dampskibsagenter  
Telegr.-Adresse: Hoppe

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristiansen.

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Valhøla“, Lovisa.

**Aalborg.**

**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmægler  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**AXEL LUND** A/S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnäsöldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantierar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Heeksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers.

Tlf. 7898.

## Hill-Madsen<sup>o</sup>

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

. Husk .

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsoventarier  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Jens Grouleff, Aarhus**

anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventarie  
Møllergade Nr. 26, ved Haven.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

### Undervisning

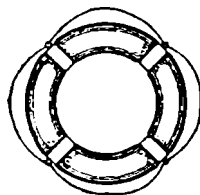
i **Dansk** (Retekrivning, Korreap.), **Tysk**, **Engelsk**,  
**Fransk**. For Sømand, der opholder sig i København, eller  
regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer  
paa **Bendixens Kursus**, Torvegade 25, St.  
Tlf. Byen 1925 x.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**VÆGGELUS** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Guld.  
der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,  
Værelser, Menneker, Dyr og Planter renses under Garanti.  
Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496  
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.



## ROAR ROSING,

Vestervoldgade 92, København B.

Redningsapparater  
af Renhaar og Kapok.

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent  
for Røg- og Vandrerkedler.

1 Mand renses bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Søjus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,

reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperling.

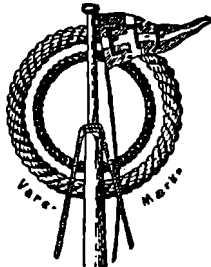
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern-og-Staal-

### Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slåbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901,  
6886,

Kvæthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panterel.  
Société Belge de Crédit Maritime.

72 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.



## A. Mou's Kødudsalg — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petilineie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 66-67. Kjøbenhavn, Torsdag den 12. September 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons solvsm. Lossejul og  
Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbælter.



Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.



Margarine, specielt præ-  
pareret for Skibsbrug.  
Fortrinlig, holdbar, smør-  
farvet Kvalitet, leveres til  
alle engelske og andre  
evropæiske Havne ved  
Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**  
(LIMITED)  
SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbod- vej 7, Moz.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK</b> (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5801
----------------------------------	---	--	---	-----------------

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
G. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Københavns Uddampnings- og  
Desinfektionsanstalt.** **NIELS  
JENSEN**  
Vesterbrogade 25  
Telf. 6138  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregaa i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Cornelius Knudsen's**  
Marine-  
Prisme-Kikkert  
Sextanter — Kompasser  
Kapt. Clausens  
Kontroltydemaaler.  
Eneforhandler for  
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter.  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
Undgaa Fejltagelse.



**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.

tegnør Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige feste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Dr. med. Goldschmidt,

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Frilager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
Cigarer - Tobakker - Vine  
til en gros Priser.

Telefon Pakt 920. Sct. Annæ Plads 10. Telefon Privat Nora 795 x.

**Howaldtswerke, Kiel.**

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.  
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.  
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.  
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**Nærum Kostskole.**

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2 Gymn.nyspr. Programsendes.  
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**NESTLÉ'S MELK**

Aarslang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMPFABR. YANIA

**Marstal Sømandshjem**

ubetaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 85 Kr. pr. Maaned om Vinteren.  
Bestyrelsen.

**ZOOLOG. HAVE**  
i Kjøbenhavn  
køber gerne for den brugbare Dyr.

Brugte Skrivemaskiner  
af forskellige Systemer  
tilsalg Vestergade 27.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.  
Leverandør til D. F. O. S.

Berg & Larsen  
forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
NyØstergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.  
Assurance, Befragting, Lloyd's Agent, Skiberederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**AVANCE-MOTOREN** Guldmedaille Fiskeriudstillingen 1912 samt NORDISKE VANDRE-PRÆMIE 3 Gange.

Bedst eksisterende Raolienmotor, specielt egnet til Fisker- & Brugsfartøjer, samt stationært Brug  
Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten  
**CARL C. BRANTH,** St. Annæ Plads 16.

**ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI**  
Nordre Kalkbrænderihavn  
København Ø.

Har De én Gang prøvet  
**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.  
Sorgenfrigade 1.

Internationale Agentur for  
**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

**G. C. de Baerdemaecker**

Skibsmægler og  
Speditør  
Gent, Belgien



**Kakerlakker-pulver**  
à 50 Øre.  
Tjæders  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

**Bendixens Kursus og Handelsakademi.**

København. Oprettet 1898.

Studentereksamen, Præliminæreksamen, alle Tillægseksaminer.  
Ubemidlede Moderation. Kommuneskoleelever halv Pris.  
Damer og Herrer modtages til fuldtændig Handelsuddannelse.  
Gratis Engageringsbureau. Indmeldelser modtages, Program sendes og Oplysninger gives skriftligt og mundtligt. Bendixen, Forstander, Torvegade 25. Tlf.: Byen 1925 x.

**Fjerde Søforsikringselskab lim.**  
i Kjøbenhavn

tegnør Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, feste Præmier.  
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256

**Skibsfører.**

Energisk Styrmand, 33 Aar, søger Ansættelse som Dampskibsfører mod et indskyde Kapital. Billet nrk. 254 modtager dette Blads Kontor.

**SKIBS-PROVIANT**

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler en i velvillig Erindring

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde Lørdag den 7. September d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende et den lovgivende Forsamling i Belgien forelagt privat Forslag til Lov om Oprettelse af en Disciplinarret for Handelsmarinen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

2. Skrivelse fra samme med et af Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe paategnet Andragende fra forskellige Skippere om Nedsættelse af Bropegeafgiften ved Anløbsbroen ved Krik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra samme betreffende et af De Forenede Staters Regering fremsat Forslag til Ændringer i Nr. 3 af 2. Afsnit af Artikel 31 af de internationale Søvejsregler angaaende Nødsignaler for Skibe om Natten. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra samme med Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Bygning og Udstyr m. m. af de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer samt det Offentliges Tilsyn med disse. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Artikel af Marinekaptajn Axel Bruun i »Nationaltidendes Søfartstidende« for 21. Juli d. A. angaaende Faresignaler ved Undervandsfartøjer. — Sagen henvistes til Udvalg.

6. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Ønskeligheden af Genbesættelsen af den ledigblevne Stilling som dansk Vicekonsul i Portland, Oregon. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om Genbesættelse af den ledigblevne Post som dansk Vicekonsul i Neder Kalix i Stockholms Konsulatsdistrikt. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 12 September 1912.

Vi har modtaget følgende:

Lodsførhold for danske Skibe i Finland. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 84 af 31. Oktober 1911 fremkom Undertegnede med en Artikel angaaende Lodspligt under Bugsering i Finland. Jeg tillader mig nu dertil yderligere at knytte nogle Bemærkninger. Angaaende Ophævelse af Lodspligten for danske Skibe under Bugsering paa finsk Territorium har der saa vidt mig bekendt været forhandlet paa vore Skibsredermoder, og det var meget at ønske, om man gennem vor Regering kunde opnaa et gunstigt Resultat. Det er en beklagelig Særstilling Danmark indtager i Finland i Forhold til alle vore Nabolande. For Norges Vedkommende blev, som tidligere navnt, denne Lodspligt ophævet for c. 3 Aar siden, og nu for et Par Maaneder siden har Tyskland opnaaet samme Begunstigelse. Her foreligger næppe nogen særlig Traklat mellem ovennævnte Lande, saa Begunstigelsen maa vel nærmest betragtes som en Venskabsytring fra finsk Side. At Norge har kunnet opnaa at faa Lodspligten ophævet indenskærs i Finland fremfor Danmark, er uforstaaeligt i Betragtning af Finlands betydelige Handelsamkvem med Danmark.

Nu da det finske Lodseri er bleven underlagt den russiske Regering, turde der maaske være Haab om, at Danmark kunde opnaa samme Rettigheder som andre Nationer, hvilket vi har et meget berettiget Krav paa, og det var at ønske, at vor Skibsfarts Organisationer fremdeles

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

vilde have Opmærksomheden henvendt derpaa. Det er nu for Tiden all andet end behagelige Forhold, der moder Skibsfarten i Finland, siden Lodseriet er blevet underlagt den russiske Regering, og denne har ansat kaspiske Lodser. Disse Lodser er selvfølgelig mindre godt farvandskendt, og i mange Tilfælde skal Vagerne være anbragt gall, hvilket vel har foraarsaget de mange Grundstødninger, som er indtruffen.

Man faar undertiden paa en ret følelig Maade at mærke, hvor forhadet det ny Lodseri er i Landet. I Borgå f. Eks. vil det ikke være muligt for et Skib at erholde Assistance af en Bugserbaad, dersom Skibet har en russisk Lods om Bord. Man bliver paa den Maade næsten nødsaget til at sejle uden Lods, men skal dog alligevel betale Lods-pengene eller deponere dem, og i mange Tilfælde maa man benytte Købmændenes Dampere paa de forskellige Havne, da ingen andre kan faas, og det til ret ublu Priser.

Det er en kendt Sag, at Finlands Handelsflaade, som for en stor Del bestaar af gamle Skibe, fører en billig Eksistens ved at sejle paa Danmark, da disse Skibe dér ikke er underkastet noget Tilsyn, hvad danske Skibe er baade i Udlandet og hjemme, og ejheller bliver belastet med større Afgifter af nogen Art. Ja i visse Tilfælde er Udlandets Skibe endog bedre stillet end danske i vore egne Farvande, da vor Lodslov jo langtfra glimrer i Favor af danske Skibe, hvilket jeg her skal tillade mig at anføre et Eksempel paa. I December Maaned 1910 var jeg med det af mig førte Skib bestemt til Randers med en Ladning Oljekager og opankrede da en Nat Skibet tæt udenfor Anduvningshøjen til Randersfjord. Bugserbaad blev den næste Dag nødvendig for at komme i Havn, og som Følge deraf blev jeg i Henhold til Loven lodspligtig. Da vi passerede Udbyhøj henlaa dér et stort svensk Skib og en mindre dansk Skonnert, som samtidig toges paa Slæb. Det svenske Skib var ikke lodspligtigt, da Føreren i Følge vor Lodslov kunde betragtes som farvandskendt paa Randersfjorden, medens jeg, som dansk Skibsfører, var lodspligtig. Betegnelsen farvandskendt er iøvrigt en mærkelig Værdimaaler, som i Følge vor Lodslov giver fremmede Ret til under Bugsering selv at føre deres Skib i Havn, især naar man betænker, at Førerne af de Skibe, som her sigtes til, tildels slet ikke er nautisk uddannede, medens de danske Førere alle er nautisk uddannede Mænd. — Denne vor omstridte Lodslov kom som en Byrde for dansk Skibsfart, medens Østersølandenes Skibe ikke synderlig føler den, da disse hovedsagelig befarer Danmark, og Førerne paa dem derfor kunde betragtes som farvandskendte paa vore betydeligste Havne.

Vi danske Redere og Førere forlanger ikke at blive favoriseret hverken ude eller hjemme fremfor andre Nationer, men vi ønsker os absolut ligeberettiget. Man maa derfor haabe, at man ogsaa her i Danmark kan finde Midler til at belære Finland om vore berettigede Krav.

Th. Andersen.

3-mastet Skonnert »Leif« af Thuro.

The Burmeister & Wain (Diesel System) Oil Engine Company limited. Ovenstaaende Navn er Firmabetejnelsen for det Aktieselskab, der er dannet i England til Udnyttelse af Burmeister & Wains Dieselmotorpatenter. Aktiekapitalen er paa 200.000 Pd., og Selskabet har i disse Dage købt »London & Glasgow Engineering Company's to mægtige Maskinfabriker ved Clyden, hvor Dieselmotorerne i Fremtiden skal fabrikeres.

Admiral Richelieu er vendt tilbage fra England, hvor han har været til Stede ved de endelige Forhandlingers Afslutning. De to Maskinfabriker overlages allerede fra 1. Oktober d. A. De er begge i fuld Gang, og Fabrikationen af Dieselmotorerne vil straks blive paa-begyndt.

Om det ny store Foretagende erfarer vi videre føl-

gende: Selskabet er engelsk, men Burmeister & Wain, der har givet Navn til det, har for sine Patenter erholdt en større Andel i Aktier, og tillige er det engelske Selskab forpligtet til at lade 25 pCt. af de Dieselmotorer, som det faar Bestilling paa, fabrikere hos Burmeister & Wain, hvis den danske Fabrik ønsker det. Hvad dette kan betyde for dansk Industri, behøver ikke nærmere Paavisning. Som »Managing Director« for det engelske Selskab er Overingeniør Oluf Jørgensen fra Burmeister & Wain bleven ansat. I Bestyrelsen sidder, foruden tre Engländerne, Admiral Richelieu og Direktør Knudsen, der er Bestyrelsens tekniske Delegerede.

Det ny Selskab har den nærmeste Forbindelse med Verdens største Skibbygningsfirma, »Harland & Wolff«, og samarbejder med dets store Skibsværft. Som indregistreret i England kan det udføre alle Regeringsbestillinger. Dets Virksomhed imødeses overalt i England med største Forventning.

Et nyt Led er føjet til den Kæde af Sejre, som de danske Dieselmotormaskiner til Skibsbrug hidtil har vundet. Og der er knyttet en stærk Forbindelse mellem dansk og engelsk Industri paa et Fabrikationsomraade, der efter alt at domme har en uhyre Fremtid for sig. De Mænd, der har sat dette i Værk, kan med Rette være tilfreds over det glimrende Resultat af deres Anstrengelser.

(»Berl. Tid.«)

Den ny russiske Træ-Lastelinie. Den 1. November i Aar træder de ny Forskrifter om Træladninger fra russiske Havne i Kraft. Det er de strenge Bestemmelser med Hensyn til Dæksladninger, der i høj Grad vil begrænse disses Størrelse. Et tysk Rederi, der gennem sin russiske Agent har søgt Oplysninger i saa Henseende, har i Følge »Hamb. Corr.« modtaget det Svar, at man ved Henvendelse til Havneautoriteterne har faaet oplyst, at i Vintermaanederne vil det i det hele taget kun blive tilladt som Dækslast at føre skaaren Last, saasom Planker, Bæltens og Brædder, hvorimod alt ikke-savet Træ som Sveller, Kappbjælker, Props, Papirtræ o. lign. ikke maa føres som saadan.

Dækslastens Højde af skaaren Last maa være indtil 7 Fod, for saa vidt Damperens Ræling har denne Højde, og dens Bredde er mindst 28 Fod. Hvis Damperens Ræling er lavere maa kun lastes i Højde med den: er Skibets Bredde under 28 Fod maa Dækslastens Højde ikke overskride en Fjerdedel af Bredden. Bliver Lasten anbragt paa et højtliggende Mellemdæk eller paa Poopen, som ikke er medregnet i Skibets Netto Tonnage, maa Dækslastens Højde ikke overskride 3 Fod.

Det maa saaledes være i Redernes Interesse at fordre et betydeligt Fragttillæg for Vintermaanederne, skriver det tyske Blad.

Danmarks nautiske Forenings Fællesraad. Ved det i Svendborg den 1. September afholdte 3. Aarsmøde af »Danmarks nautiske Foreningers Fællesraad« behandlede og vedtoges i Form af Resolutioner blandt andet 1) at tage Arbejdet op for at vække Interessen indenfor de repræsenterede Kredse for størst mulig Deltagelse i de kommende ordinære Valg til Folketinget, 2) at søge hen til at skabe en mere tidsmæssig Udvikling for unge Somænd igennem Højskoler, og for en fyldigere Forstaaelse af Styrmandens Stilling som vordende Fører, og 3) igennem eventuelle Foredrag og Diskussioner at fremme et udvidet Oplysningsarbejde indbyrdes imellem de nautiske Foreninger; endvidere refereredes Stillingen af Spørgsmaalet om en Nødhavn paa Bornholm, eventuelt Oprettelsen af en fælles Syge- og Hjælpekasse for Søfarende, samt mere.

Til Fællesraadets Formand genvalgte enstemmigt Kaptajn H. V. Bang, og til Medlemmer af Forretningsudvalget genvalgte, ligeledes enstemmigt, Kaptajn H. Clausen, Navigationslærer G. Hanssen, begge af Marstal samt C. Christensen, Repræsentant for Dansk Styrmandsforening. Som Revisorer genvalgte Kaptajnerne H. H. Krohn og E. Gade.

Tyske Motorskibe. Motorskibet »Monte Pedro«, bygget af Howaldswerke i Kiel, foretog Lørdag den 14. August en vellykket Prøvetur, ved hvilken der naaedes en Fart af c. 13 Knob. »Monte Pedro« er det første af to saadanne Skibe, som Hamburg-Sydamerika Linien har bestilt ved nævnte Værft og det første større tyskbyggede Motorskib, idet det har en Bæreevne af c. 6.500 Tons. Prøveturen, i hvilken der deltog 130 indbudte Gæster, forløb udmærket, og Værftet modtog et Lykønskningstelegram fra Kejser Wilhelm. Maskinen er en To-Takts Dieselmotor, der vejer 170 Tons mindre end et almindeligt Dampmaskinanlæg. Paa en Rejse fra Hamburg til Buenos Aires og tilbage vil Vægten af det sparede Brændsel udgøre c. 250 Tons og det indvundne Lastrum 800 à 1,000 Kubikmeter. Skibet kan betjenes af 10 Mand mindre, end hvis det var en Damper, hvorved der spares c. £ 50 pr. Maaned.

Et andet Motorskib, »Rolandseck«, løb den 3. August af Stabellen paa et Værft i Geestemünde. Dette var i Slutningen af sidste Aar bestilt af Hansa-Linien. Det vil blive forsynet med en seks-Cylinders To-Takts Dieselmotor paa c. 2,000 HK.

Udenrigsministeriet og Konsulatvæsenet. Fra 1. Oktober d. A. er Fuldmægtig i Udenrigsministeriet, Otto Wadsled, under en Generalkonsulen i Buenos Aires, Ministerresident C. B. Wandel tilstaaet Orlov, blevet konstitueret som lønnet Generalkonsul for Argentina med Titel af Chargé d'Affaires.

Fra samme Dato bortfalder den kst. lønnet Vicekonsul Mogens Sehested, meddelte Konstitution, og Hr. Sehested konstitueres fra samme Dato som Legationssekretær til Tjeneste ved det kgl. Gesandtskab i London.

Fra samme Dato ansættes kst. Vicekonsul for Tiden til Tjeneste i Udenrigsministeriet, Poul Nordlien i samme Egenskab ved det kgl. Generalkonsulat i London.

Fra samme Dato er kst. Assistent i Udenrigsministeriet, Knud S. Styr, blevet konstitueret som lønnet Vicekonsul og indtil videre beordret til at forrette Tjeneste i Udenrigsministeriet i denne Egenskab.

Sejlskibenes Aftagen. De Forenede Staters Skibsfarts-Bureau meddeler, at Sejlskibs-Tonnagen i Løbet af det sidste Finansaar er gaaet lige saa meget tilbage, som der er blevet bygget ny Tonnage i de sidste tre Aar. Herved kommer De Forenede Stater ned til det mindste Antal Sejlskibe, de nogensinde har haft. Ved Slutningen af det Finansaar, som endte den 30. Juni 1911, oversteg Dampernes Antal for første Gang Sejlskibenes i De Forenede Staters Register. Med Hensyn til Tonnage har Dampene derimod indtaget den forende Stilling siden 1898. Amerikanerne tror, at Panama-Kanalen vil foraarsage en endnu hurtigere Tilbagegang af Sejlskibenes Antal.

»Shipp. Gaz.«

Kulforsyning ved Panama-Kanalen. Det forlyder, at den amerikanske Regering ikke vil monopolisere Dampskibenes Kulforsyning indenfor Panama-Kanal-Zonen. Den vil ganske vist stille første Klasses Kul — de samme som skal bruges til den amerikanske Marines Skibe — til Disposition for private Dampskibe.

men paa den anden Side skal det staa disse frit for at skaffe sig Kul ad anden Vej, særlig hvis ringere Kvalitet ønskes. Udenlandske Firmaer og Dampskibsselskaber vil kunne leje Grund til Kulstationer indenfor Kanal-Zonen ved Christobal og Balbao.

(»Norg. Hand. og Søfl.«)

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1. Afdeling: 38 (afvist 7). 2. Afdeling: Navigation 41 (afvist 1), Geografi og Vejrlære 35 (afvist 1), Engelsk 20 (afvist 8), Soret og Handelsvidenskab 33 (afvist 1).

Passeret Vrag. Kaptajn Jensen, Fører af Skonnerten »Paket« af Gudhjem, meddelede, at han den 5. ds. Kl. 10½ Fm. c. 6 Somil SSØ. af Trolleborg Fyrskib passerede et Vragstykke, tilsyneladende en Skibsside, c. 40 Fod lang. Vraget ligger farligt for Sejladsen.

Rapporteret Vrag. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at Vraget af en Kuf ligger sunket ved Vestermarkelsdørf Fyr paa 54° 32,1' N. Br. 11° 0,8' Ø. Lgd. En Lystonde, der viser grønt Lys med Formørkelser, er udlagt Nord for Vraget.

Nyt Fyrtaarn og Sireneanlæg. I Stedet for det af Statsbanerne hidtil benyttede Fyrskib, umiddelbart Syd for Indsejlingen til Korsør, er der i Sommerens Løb paa samme Plads bygget et Fyrtaarn, hvis Fyr første Gang var tændt den 2. ds. Til Brug i usigtbart Vejr er der paa Fyrtaarnet tillige indlagt Sirene, der ved Elektricitet kan betjenes fra Land.

## Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen.

The Merchant Shipping Advisory Committee, i London, har den 15. August afgivet Betænkning med Hensyn til de Forholdsregler, der efter dens Anskuelse bør træffes for at fremme Sikkerheden for Menneskeliv paa Søen. Af Betænkningen, der med Bilag tæller 175 Sider, hidsætter vi, efter »Shipp. Gaz.«, følgende:

Den Omstændighed, at det viste sig umuligt at holde »Titanic« flydende efter Skibets Kollision med et Isbjerg, til det kunde faa Hjælp udefra, har skabt en ny Situation, men det maa vel erindres, at »Titanic« var et Skib, der hørte til en særlig og begrænset Klasse af Skibe. Hvorvel de Omstændigheder, der knytter sig til Tabet af »Titanic«, bør lages i Betragtning paa den omhyggeligste Maade med Hensyn til alle Passagerskibes Udrustning med Redningsmidler, saa har de dog kun en ringe Betydning for Udrustningen med saadanne paa de 6,450 engelske Fragtskibe, der er beskæftiget paa Ud- og Indlandet, og slet ingen for de resterende 6.351 Skibe, som med Undtagelse af 195 er under 100 Tons.

De Omstændigheder, der staar i Forbindelse med »Titanic«s Tab, har endvidere godtgjort de overordentlige Vanskeligheder der, selv i stille Vejr, frembyder sig for at faa fuld Nytte af de allerede nu til Stede værende Baade i et Skib, som fører saa mange Passagerer, og bekræfter saaledes Komitéens allerede tidligere udtalte Mening om Nødvendigheden af at træffe alle mulige Forholdsregler for at bevare Skibets Flydeevne efter en Kollision og for at sikre dets Forbindelse med Land eller med andre Skibe. Paa denne Maade vil der kunne opnaas storst Sikkerhed for Passagererne, hvorfor Komitéen med Tilfreds-

hed har erfaret, at Board of Trade har nedsat en Kommission, der skal tage Spørgsmaalet om Handelsskibes Inddeling i vandtætte Rum under Overvejelse.

Med Hensyn til Forsyningen med Redningsbaade udtaler Komitéen, at skønt den er af den Mening, at Antallet af de Baade, der skal føres under Daviderne, fremdeles bør baseres paa Skibets Brutto-Tonnage, saa mener den dog, at Forsyningen med Reservebaade og Redningsflaader bør baseres paa det Antal Personer, der er om Bord, saaledes at der findes en tilstrækkelig Forsyning for alle Ombordværende.

Med Hensyn til Passenger- og Emigrantskibe anbefaler Komitéen bl. a. følgende:

Selve Skibets Stabilitet og Sødygtighed maa anses for at være af den største Vigtighed, saaledes at alle andre Forholdsregler imod mulige Ulykker først kommer i anden Række.

Den nuværende Skala for Forsyning med Reservebaade og Redningsflaader maa ændres saaledes, at den i Stedet for at beregnes efter Tonnagen bør anlægges efter det Princip, at Bæreevnen for samtlige Baade og Reservebaade af Træ, Metal, sammenfoldelige Baade, eller andre Baade af anerkendte Typer (hvadenten de er anbragt under Davider eller paa anden Maade), samt af anerkendte Redningsflaader bør være tilstrækkelig for alle om Bord værende Personer. Saavidt som det lader sig forene med Skibets Sikkerhed, anbefales det at anbringe Reserveforsyningen af Baade under Davider, eller saaledes, at de let kan bringes under saadanne, og at Længden af de enkelte Baade ikke overstiger 30 Fod. Hvis Skibets registrerede Længde overstiger 640 Fod, anbefales Anbringelsen af et Sæt Davider mere paa hver Side, for hver 80 Fod eller Dele deraf som Længden overstiger 640 Fod.

Naar der er truffet passende Anordninger til Udsætning af Baadene, er det ikke nødvendigt, at Taljerne er hugget i alle de Baade, som føres under Daviderne. Det er derimod af Vigtighed, at enhver Forøgelse af Baadenes Antal, udover det Antal, som skal have i Forhold til Tonnagen, sker saaledes, at den hurtige Benyttelse af disse ikke hindres.

Spørgsmaalet om Baadenes Bemanding og Baadeøvelser har været omhyggelig overvejet af Komitéen, der fremsætter følgende to Alternativer:

1) At intel Passagerskib, som sejler udenfor den hjemlige Part, skal anses som tilstrækkelig bemanded, medmindre det har mindst tre brugbare Mænd (af hvilke de to skal være duelige Sømand) for hver Baad, det fører.

2) At en effektiv Bemanding af alle de Baade, som føres af et Passagerskib eller et Emigrantskib kun kan sikres, ved at ove og organisere hele Besætningen. Hvis hele Besætningen er organiseret og indøvet, kan Baadene anses som effektivt bemanded, naar der er to duelige Mand for hver Baad, som føres under Daviderne eller er parat til øjeblikkelig Anbringelse under disse. Der bør gives alle Mand Lejlighed til at vise deres Brugbarhed som duelige Baadsmænd.

Komitéens Flertal tiltraadte det andet Alternativ, medens et Mindretal foretrak det første.

Med Hensyn til Baadeøvelser udtaler Komitéen den Mening, at det bør paalægges Emigrant- og Passagerskibes Rederier at sørge for Opøvelse og Organisation af deres Skibes Besætninger, saa enhver Mand af disse er paa det Rene med de Pligter, han har at udføre, i det Tilfælde, at der indtræder en Ulykke, som gør det nødvendigt at ty til Baadene. Den er endvidere af den Mening, at nogen effektiv Opøvelse af Passagererne er umulig, og at en Fordeling af Passagererne til bestemte Baade vil svigte i det afgørende Øjeblik. Passagerernes Sikkerhed vil være bedre betrygget ved Besætningens Organisation og Opøvelse i dens forskellige Pligter, saa den kan tage vare paa Passagererne og lede disse til Baadene paa en hurtig og bestemt Maade.

Komitéen anser det ikke for tilraadeligt, at Udkigsfolkene bliver forsynet med Kikkerter. Den mener, at



en Kikkert indskrænker Synsfeltet, og at der, hvis Ud-kigten bliver forsynet med en saadan, bliver Fare for, at han ikke bemærker Genstande, som han vilde have set med blotte Øjne.

Hvad angaar Søgelys, er Komitéen af den Formening, at Ulemperne ved Brugen af saadanne vil blive større end den Nytte, man kan have af dem, hvorfor det ikke kan tilraades at indføre Brugen af dem i Handelsmarinen.

Med Hensyn til Dampskibenes Fart udtaler Komitéen, at den almindelige Mening, at der i de senere Aar er sket en stor Forøgelse af Farten, er ubegrundet. Gennemsnitsfarten for de Passagerskibe, som løber mellem De forenede Kongeriger og Nord-Amerikas Østkyst, er, naar man sammenligner Aaret 1895 med Aaret 1911, kun forøget fra 13,81 til 15,16 Knob, og en Sammenligning af de samme to Aar viser, at Antallet af Skibe med en Fart af 20 Knob eller mere kun er vokset fra seks i 1895 til ni i 1911.

De nuværende Bestemmelser imod for stærk Fart indeholdes i Artiklerne 16 og 29 i de internationale Søvejsregler til Forhindring af Kollisioner paa Søen og lyder saaledes:

Artikel 16. »Ethvert Skib skal under Taage, Tykning, Snefald eller svære Regnbyger gaa med moderat Fart under omhyggelig Hensyntagen til de stedfindende Omstændigheder og Forhold.«

Artikel 29. »Intel, som indeholdes i disse Regler, skal fritage nogetsomhelst Skib eller dets Reder, Fører eller Mandskab for Følgerne af nogen Forsømmelse . . . med at holde behørigt Udkig eller af Forsømmelse af nogen Forsigtighedsregel, som almindeligt Sømandskab eller Tilfældets særegne Omstændigheder maalte forde.«

Komitéen anbefaler, at Ordene »eller om Natten, naar man ved sig i Nærheden af Is« bliver indskudt efter Ordene »svære Regnbyger« i Artikel 16. Med denne Ændring er disse Artikler efter Komitéens Mening tilfredsstillende.

Komitéen mener endvidere, at der paa ethvert Passager- og Emigrantskib bør sørges for Adgang til Skod-dækket fra ethvert Rum under dette Dæk, og at denne Adgang skal være tilstrækkelig til at gøre det muligt for de Passagerer eller Folk af Besætningen, som opholder sig i disse Rum at komme hurtigt op paa dette Dæk. Hvis der sørges for passende Adgang paa denne Maade, anser Komitéen det ikke for nødvendigt at skaffe særlig Adgang fra ethvert Rum til det Dæk, hvorfra man gaar i Baadene.

Med Hensyn til traadløs Telegrafi anbefaler Komitéen, at alle søgaaende Passagerskibe, baade britiske og udenlandske, som fører Passagerer til eller fra De forenede Kongeriger og har flere end 50 Personer om Bord, Besætningen iberegnet, skal være forsynet med Apparater til traadløs Telegrafering. Alle saadanne Skibe bør have en fuldt uddannet Telegrafist om Bord og dertil saadanne Assistenten, at der stadig kan holdes Vagt, naar Telegrafisten er fraværende. Disse Assistenten maa have saa megen Uddannelse, at de straks kender et Nødsignal, men de behøver ikke at kunne modtage eller afsende Telegrammer.

Med Hensyn til Damp-Ruterne over Nord-Atlantehavet udtales, at dersom man skal have fuld Fordel af dem, er det nødvendigt, at de fastsættes efter de normale og ikke efter de unormale Isaar, at de nu fastsatte Ruter er sikre og heldige undtagen netop under unormale Isforhold, at Fastsættelsen af Ruterne og Forandringerne i dem under ekstraordinære Forhold maa overlades til Dampskibsselskaberne, og at det ikke vil være praktisk at udvide Rutesystemet i al Almindelighed.

Sluttelig ønsker Komitéen at betone den store Betydning det har, saa vidt som muligt, at sikre international Ensartethed ved enhver ny Regel eller Bestemmelse, som bliver paalagt Skibsfarten. Mangel heraf kan ikke alene foraarsage betydelige Ubøhageligheder og Udgifter, men kan blive en Kilde til Farer, hvis et Skib ser sig nødsaget til at træffe Valg mellem modstridende Bestemmelser.

Komitéen anmoder derfor Regeringen om at bestræbe sig for, at enhver ny Bestemmelse af Vigtighed bliver gennemført paa Basis af international Overenskomst.

## Skoleskibet Georg Stage.

Vi har modtaget følgende:

Ved at gennemgaa 30te Virksomheds-Beretning for Stiftelsen »Georg Stages Minde«, føler man først og fremmest, at man maa være Stifteren, afdøde Skibsreder Carl Frederik Stage, taknemmelig for den store Interesse for Sømandsstanden, der har været Kilden til Stiftelsen af Skoleskibet »Georg Stage«, samt for de betydelige Tilskud af Penge, saavel fra Stifteren som fra andre i denne gode Sag interesserede Mænd og fra Statens Side. At Hensigten med denne efter Forholdene betydelige Sag er opnaet, fremgaar af den Tilfredshed, der har været og er indenfor Sømandserhvervet med de unge Mennesker, som har gennemgaaet Kursus paa Skoleskibet, hvor de har lært noget af all det, som hører med til Sømandsgerning, og er raske og kvikke Gutter, vant til Orden. De udfører deres Arbejde med Interesse paa de Skibe, hvor man har været saa heldig at faa dem om Bord.

Man tør nok gaa ud fra, at det har været Stifterens, Givernes og Statens Hensigt, at disse unge Sømand, som har gennemgaaet Kursus i »Georg Stage«, helst skulde fortsætte Uddannelsen i danske Skibe for med Tiden at blive Befalingsmænd, hvad der i høj Grad tiltrænges. Idet der som bekendt har været og er Brug for Udøvere af Søfart ligefra Dæksdrengen til Skibsføreren. Der vil dog kun være liden Mening i at bringe saa betydelige Ofre for at uddanne Sømand til andre Nationers Skibe og lade dem høste de dermed forbundne Fordele.

Spørger man nu, om Ledelsen af »Georg Stages Minde« har arbejdet og arbejder hen til at bevare disse Elever for dansk Søfart, da er der formentlig meget, som taler for, at Svaret maa blive et Nej, hvad der fremgaar af det følgende.

Det er vel bekendt, at Skoleskibet paa Slutningen af sit aarlige Togt anløber skotske eller engelske Havne, hvor flere af Eleverne, og som det hedder i Almindelighed, de bedste afmønstres for at gaa til Liverpool eller andre engelske Havne for i de fleste Tilfælde at mønstre med udenlandske Skibe, hvormed de som oftest gaar tabt for dansk Søfart.

Af Beretningen fremgaar det, at i en Række af Aar, har mange Elever faaet Hyre fra Liverpool, hvilket særlig skyldes Vicekonsul Berggren i Runcorn, Medlem af Stiftelsens Bestyrelse. Ved hans Medhjælp er der indtil nu udmønstret 543 »Georg Stage«-Elever i England. Dette Tal vil nærmest være lig med det Antal Elever, som undervises i c. 12 Aar, og som fortsætter Sølivet. Hvor mange er de, som mønstrer med danske Skibe i Hjemlandet?

Det er bevislig, at der i den senere Tid er givet Forhyringsagenter Afslag om at forhyre Elever til danske Skibe — endskønt der var flere, som endnu ikke havde Plads — med den Motivering, at de maaske i Løbet af nogle Dage kunne faa Plads i Udlandet. Det bliver saaledes Udlandet, som nyder Frugterne af danske Mænds og Statens betydelige Ofre.

Danmark er et lille Land, men det har Brug for sine Sønner, særlig for dem, der vælger Sølivet som Erhverv, og det henstilles derfor til Ledelsen af »Georg Stages Minde«, Staten og alle i Skibsfartbedriften interesserede, at arbejde for at danske Sømand bevares bedre for dansk Skibsfart, specielt »Georg Stage«s Elever.

H. A. Hansen.

## Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har bragt forøget Fasthed i saa at sige alle Markeder, delvis ledsaget af ikke ubetydelige Sligninger, og vi tror fremdeles, at vi i flere Retninger endnu ikke har set Toppen. Der er alle Vegne et stort Begær efter Tonnage, og Rederne holder den meget stramt. Den største Fremgang viser La Plata Markedet, som betalte indtil 30/ fra San Lorenzo Grænsen, men ogsaa Østen, Sortehavet, Azow, Østersøen og Hvidehavet ligger højere end for en Uge siden, medens U. S. ligeledes stadig er et overordentlig fast Marked. Kulfragterne er gennemgaaende ogsaa en Kende højere, og det skulde ikke undre os, om vi meget snart ser Raten fra Østkysten til Kronstadt oppe paa over 7/. Der er nu en nogenlunde god Ellerspørgsel for Korn-tonnage fra Østersøen til højere Fragter end for en Uge siden, og det vil ikke kunne undgaas, at Træfragterne bliver paa virket heraf. Alt ialt er det saaledes for Øjeblikket i Sandhed en gylden Tid for Skibsfarten, og den bringer en Masse Penge ind i Landet. Bunkerkulpriserne er nok noget højere end i Fjor og tidligere Aaringer, ligeledes Lønninger, Udprovantering etc., men alligevel er der en meget vid Margin for Fortjeneste. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Østen. Soyabønner Vladivostok/U. K. eller Kontinentet 35/ pr. September—Oktober. Kalkutta/U. K. eller Kontinentet 28/9 Dødvægbasis én Havn, 29/6 to Havne, »net terms«, 1.—15. Oktober. Bombay/U. K. eller Kontinentet 26/ Dødvægbasis én Havn, 26/6 to Havne, Hamburg 6 d. ekstra. Dunkerque 1/ ekstra, Oktober—November—December. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 20/9 à 21/3 »net terms«, September—Oktober, Antwerpen direkte 21/, meget prompt. Erts Marmagoa/Barrow 26/ pr. primo Oktober.

Sortehavet. Korn Azow/Rotterdam 15/ à 15/3. Antwerpen eller Weseren 15/3 à 15/6, Hamburg 15/6 à 15/9 (5,000—6,000), Havn mellem Bergen og Kristiania 18/ én Lossehavn, 18/3 to Lossehavn (5,200). Mindre Baade 17/ N. C. eller »any«, alt pr. prompt. Kherson, Nikolajeff eller Odessa 14/3 à 14/6 Dødvægbasis London eller Rotterdam, 14/6 à 15/ Emden, Weseren eller Hamburg, prompt. Sulina/Rotterdam 12/9 à 13/, Antwerpen 13/ à 13/3, Hamburg 13/3 à 13/6, prompt. Sulina-Vestitalien Frcs. 14.50.

Middelhavet. Smyrna/Hull eller Sunderland 14/9 én Havn, 15/9 begge Havne (6,000), prompt, 3 d. mere for mindre Baade. Erts Bougie/Middlesbro 8/ (4,000), Karthage/Middlesbro eller Glasgow 8/. Algier/Tyne Dock 7/1½, Cardiff 6/3. Fosfat Slax/Ipswich 11/ f. o. b. (2,300). Erts Bilbao/Rotterdam 6/9, Middlesbro 7/3, option Stockton 7/4½, prompt.

Nordamerika. Korn New York/Middelhavet, ikke Øst for Vestitalien, Basis 5/ én Havn, Baltimore/U. K. eller Kontinentet 3/ à 3/1½ Havrebasis, Galveston/Rotterdam 4/9, alt pr. Oktober. Bomuld Wilmington/Liverpool eller Bremen 55/ à 60/ pr. Oktober. Savannah 52/6 à 62/6 pr. Oktober. Goffen/Liverpool eller Bremen 65/ à 67/6. Havre 70/ pr. Oktober—November. Paa Netto Charter fra Goffen 21/ U. K. eller Kontinentet, November 22/, Danmark, én Lossehavn, pr. December—Januar. Tømmer Pensacola/Rotterdam 130/, River Plate 180/ à 185/, Vestitalien 140/.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet fra 27/ op til 30/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), pr. September, c. 26/ pr. Oktober, 24/ à 25/ pr. November. Fra Bahia Blanca betalles 26/ Genua direkte for 7,000 Tons Baad pr. 15. Oktober—15. November.

Østersøen. Korn fra Petersborg tilbydes pr. Oktober til 1/10½ à 2/ Rotterdam, 1½ d. mere London, medens der for prompt kun er faa Varer. Kortprops til Østkyst Kulhavn c. 39/ pr. Favn, Pulpwood Mk. 30—31 Rotterdam, Frcs. 46 Terneuzen, Frcs. 55 Rouen. Fra Riga

for D. B. 1/5 à 1/3 Boards 36/ til London eller Hull, 41/ Cardiff, Frcs. 41—42 Ghent eller Antwerpen, Frcs. 47 Rouen, Frcs. 55 Bordeaux. For Korn 1/4½ Havrebasis Rotterdam, som ogsaa kan faas fra Libau eller Windau. Endvidere 1/5¼ à 1/6 London eller Antwerpen. Fra Königsberg er Raten 1/10½ Hvedebasis til Rotterdam. Sukker Danzig/London 8/ à 8/3 pr. Ton. Fra Botten blev bl. a. betalt 49/ à 50/ pr. Favn Kortprops »Middle Zone« Finland til Bristol Kanalen, 37/6 Wiborg/Hull, 42/6 D. B. 1/3 Boards Uleåborg/London (720), 40/ D. B. B. Wiborg/London (1,350), 45/ Uleåborg/Wisbech (440), Frcs. 91 Sicilien (to Pladser) og Cagliari, Frcs. 95 D. B. 1/2 Boards Geste/Sevilla (450). Ogsaa Hvidehavsfragterne er fine paa Basis af c. 60/ for skaaren Last til London eller Hull.

Kulfragterne. Fra Tynen, Hartlepool eller Blyth 7/ til Kronstadt, 8/ à 9/ Finland (1,000—2,500), 8/6 Visby (1,000), 6/6 Libau (2,700 med 500 Tons Losning), 13/ Nizza (3,000 med 500 Tons Losning), 13/ à 13/6 Genua, 14/ à 14/6 Venedig, 13/ à 13/6 Sicilien, 11/6 Las Palmas eller Teneriffa. Forth/ Horsens eller Aalborg 7/6 (1,500—1,600), 7/9 Middelfart (1,300), 9/3 Skive (700), 7/ Kiel (2,200), 13/6 Genua, Savona eller Livorno (4,000), 14/ Venedig (6,500). Fra Cardiff eller Newport 9/6 à 9/9 Lissabon, 13/ Barcelona (4,000), 12/3 Port Said (6,000—7,000), 11/6 Las Palmas, 22/6 Rio Janeiro (6,400), 23/ à 23/6 River Plate. Swansea/Marseille Frcs. 17 (2,200).

Skrevet den 10. September 1912.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er fremdeles ingen væsentlige Forandringer fra sidste Uge. Fra Bottenhav til Frankrig udbydes færre Laster, medens der er rigelig med Tilbud til England og Kontinentet. Tyskland har nogle Kornlaster til England. Fra Danmark er sluttet enkelte Kornlaster til Norge og England, ligesom der udbydes flere Partier, men 6½ Kr. pr. Ton Byg til en dyr Plads som Kristiania, svarer ikke til det øvrige Marked. Syd- og Vestsverige er uforandret med flere Laster, medens Raterne fra Østnorge er for lave for Trælaster. Forholdene er saaledes tilfredsstillende for Rederne.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandrede, og Claylaster betaler meget gode Rater 10/6 à 12/6 til Østersøhavne, Kulfragter 10 à 11 £. pr. Keel fra Østbritannien og andre Laster i Forhold.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland i den forløbne Uge haft nogle flere Kornladninger i Markedet, nærmest til uforandrede Rater. Kvaliteten af Rugen er ikke lige god fra alle Afskilningssteder. Saaledes klages der af Rügenwalde og Colberg, hvorimod den er mere tilfredsstillende ab Danzig og navnlig Mecklenburg. Stettin er meget livlig og skal have sluttet til over 5 Mk. til Danmark. Sverige er næsten uforandret siden sidste Beretning, fra de sydligere Pladser maaske lidt mattere. Saaledes har Sølvborg ingen Blokstenslaster, og Karlshamn noterer til Stettin for Gadesten kun 3¼ Mk. Af Trælaster er der ikke overdrevent mange tilbage. Der sluttedes bl. a. Timmernabben/Limfjorden 16 Øre. Danmark er fra Provinserne endnu flov og med saa godt som ingen Kornlaster. Byghøsten er paa det nærmeste tilendebragt, men ogsaa her gælder det, at Kvaliteten er mindre tilfredsstillende, og lys Byg er næsten ikke til at opdrive, saa Eksporten i Aar bliver næppe saa stor. Kjøbenhavn, hvor der just ikke er saa mange frægtsøgende Skibe, er heller ikke videre livlig. Der sluttedes for Soyakager til Bandholm 12½ Øre, Nykjøbing F. 13 Øre, Solsikkekager til Svaneke 17 Øre, Flintsten til Stettin 3 Mk.

## Havarier og Forlis.

Wilhelmina, Evert af Hamburg, er paa Rejsen fra Hamburg til Stege med 23 Tons Klid under en orkanagtig Byge strændet paa Ristinge Klint og er Vrag. Mandskabet vadede i Land. Skib og Ladning var forsikret i Tyskland.

Marie, Skomert af Kragerø, er paa Rejsen fra Hjemstedet med Træløst til Aalborg indkommet til Frederikshavn med Skade.

Kursk, Dpsk. af Kjøbenhavn, der den 26. August afsejlede fra Antwerpen bestemt til St. Petersborg med Stykgods, er der ikke siden hørt fra, og da Kaptajnen, hans Hustrus og Lodsens Lig er drevet i Land, er der desværre ingen Tvivl om, at Skibet er gaaet under med Mand og Mus, rimeligvis paa et af Skærene ved den hollandske Kyst. »Kursk«, der tilhørte Det forenede Dampskibsselskabs Flaade, var bygget hos Burmeister & Wain i 1881 og maatte 694 Netto Reg.-Tons. Ved Brouwershaven og Dnievendijk er iland-drevet forskellige Vraggenstande fra »Kursk«.

Svanen, Dpsk., har paa Rejsen herfra ved Indsejlingen paa Traven været i Kollision med Dpsk. »Expres«, der var for Udgaaende. »Svanen« tog kun ringe Skade, hvorimod »Expres« fik Hul i Styrbordsside og Skade paa Roven og maatte returnere til Træwünde.

Gerda, Dpsk. af Eshjerg, har paa Themsens ud for Rotherhite været i Kollision med Prammen »Peters«, ladet med Sand. Prammen tog svær Skade og maatte i synkefarlig Stand sættes paa Grund.



## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 30. August blev der foretaget Provetur med Damperen »Betty«, bygget for Regning Firmaet Martin Carl, her, hos Messrs. Wood Skinner & Co., Ltd., Bill-Quay-on-Tyne. Skibet er af Enkeltdeks-Typen, med Poop og forsynet med alle de nyeste Indretninger til Lastens Behandling. Maskinerne, der er fabrikeret og indsat paa Northumberland Engine Works, Wallsend-on-Tyne af North Eastern Marine Engineering Co., Wallsend and Sunderland, bestaar af et Sæt af deres nyeste Type af Triple Ekspansionsmaskiner.

Dampen udvikles af to store Staalkedler, der arbejder ved et Tryk af 180 lbs pr. Kvadrattomme. Under Proveturen arbejdede Maskineriet tilfredsstillende og der opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 10 Knob. Skibet gik efter endt Provetur i Fart, ført af Kapt. Lagesen, der har ført Opsyn med Skibet under dets Bygning.

(»Shipp. Gaz.«).

Sk. »Anne Cecilie« af Æroskjøbing, der maaler 77,19 Netto Reg.-Tons, er den 8. ds. bleven solgt til Kapt. J. Stegmann af Marstal for en Købesum af 17,000 Kr., inklusive Assurancerettigheden i Soassurancesforeningen »Ero«. Skibets Forer bliver Kapt. Chr. Nielsen. »Æro Avis«.

Fra Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleoen foretoges den 4. ds. Provetur i Sundet med den ny Damper »Avanti«, Væltets Byggenummer 284, der er bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab.

Skibet, der særlig er indrettet til Kultransport, er forsynet med selvtrimmende Luger, Sidetanke og Kaptajn Sjeurins Dampspil, der muliggør en særlig hurtig og bekvem Løsning. »Avanti«s Dimensioner er 271' 4" × 40' × 23' 6", og det laster 3.000 Tons D. W.

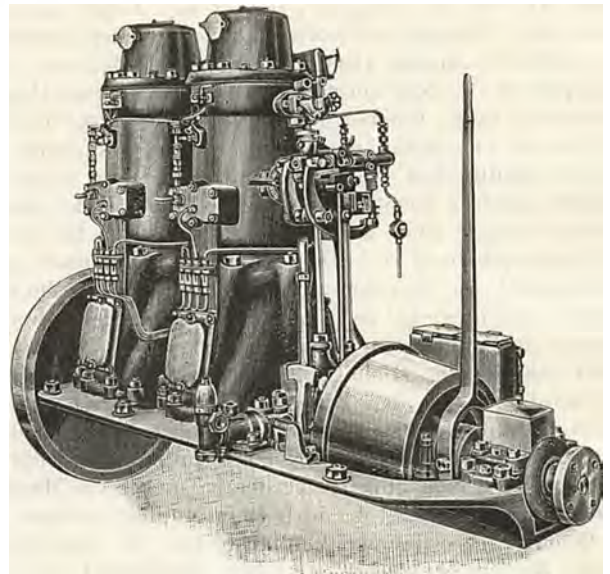
Efter Proveturen, der var særdeles vellykket i enhver Henseende, overtog Dampskibsselskabet Skibet, der straks begynder sin Fart.

# BRASSO

## Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

**Engelsk.** **C. H. Funch,**  
 Britisk Vice-Consul.  
 Kongelig edsvoren Translater og Tolk,  
 Toldbodvej 28, 1. Sal,  
 træffes 10-1.  
 Telefon 4210. Privat Telefon Hellerup 1152.



i Ved den internationale Motorudstilling og MotorPrøv København 1912 tilkendtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**,

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO.** (Breit & Dahl).

Reventlowgade 28.

København.

Telefon 2688.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

## Skibsefterretninger Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 11./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Salonica 9./9. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 9./9. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 10./9. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. Antwerpen 8./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 19./8. — Arkansas, Petersen, afg. Grimsby 7./9. — Arno, Fischer, afg. herfra 10./9. — Aurora, Gommesen, afg. herfra 5./9. — Baron Stjernblad, Svane, ank. Cotte 9./9. — Beira, Lunge, afg. Karthagen 10./9. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 3./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 5./9. — Christian IX, Holm, ank. London 10./9. — Dagmar, Bogvad, ank. Antwerpen 6./9. — Douro, Sørensen, afg. Dunkerque 10./9. — Eshjerg, Struve, afg. herfra 10./9. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 29./8. — Garonne, Kromann, afg. Rochello 10./9. — Hengest, Mueck, afg. herfra 10./9. — Hjeltn, Henriksen, afg. Danzig 10./9. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 9./9. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 4./9. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 5./9. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30./8. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 10./9. — Loire, Craignou, afg. herfra 6./9. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 8./9. — Louisiana, Ørsted, ank. Stettin 9./9. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 11./9. — Minsk, Harder, ank. Riga 7./9. — Morso, Nellesmann, afg. Lissabon 9./9. — Moskø, Jon Jon-

(Fortsættes Side 517.)

# Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst. Lengden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

## Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelse og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2128. Fyrskibes Beliggenhed.** »Graadby« og »Vyl«, Nordseen. Ved foretøgen Triangulation er Pladsen for udenstaaende Fyrskibe bestemt til at være: »Graadby«: 55° 20' 02" N. Br. 8° 04' 41" Ø. Lgd. »Vyl«: 55° 28' 38" N. Br. 7° 44' 13" Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 180 og 245. Danske Lods, Side 91. Fyr-Fort. Nr. 1 og 29).

**2130. Taagesignal forandret.** »Gjelder-Rev« Fyrskib, Østersøen. Taagesignalet fra »Gjelder-Rev« Fyrskib er nu To-Stod hver 1 Minut. 54° 27' (54°) N. Br. 12° 09' (42°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160, 235 og 240. Danske Lods, Side 429. Fyr-Fort. Nr. 360. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1714 Pkt. 7. Kjøbenhavn 1912).

### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2131. Vrag afmærket.** »Adler-Grund« Fyrskib SSV, Østersøen. Ved Vraget af Galeasen »Freia« (ikke »Seefreia«, som tidligere bekendtgjort) er udlagt en gron Toude med Tønde som Topbetegnelse. Vraget vil blive borttaget. 54° 48' 23" N. Br. 14° 21' 51" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2032. Kjøbenhavn 1912).

**2132. Drivende Skiver.** Steinort N. Østersøen. Den 29de August 1912 har en Slæbedamp mistet 2 lave, solide Skydeskiver, hver paa c. 20 Tons, mellem Backofen og Steinort. Steinort: 56° 50' N. Br. 21° 03' 1/2' Ø. Lgd.

**2133. Vrag rapporteret.** »Trelleborgs Redd«, Fyrskib SSB, Sverrig. Foren af Sk. »Falk« af Gudhjem rapporterer, at han den 5de September 1912 Kl. 10 1/2 Fm. passerede et Vrag c. 6 Sm SØ. t. S. 1/4 S. fra »Trelleborgs Redd« Fyrskibet. Vraget var tilsyneladende en c. 12 m lang Skibsside. Det er senere forgæves eftersøgt. Fyrskibet: 55° 20' 37" N. Br. 13° 08' 56" Ø. Lgd.

**2134. Vrag. Gotska Sandön V.** En del sammenhængende Vragrester, bestaaende af 2 Mastor og 1 Spir er den 31te August 1912 observeret paa c. 58° 25' N. Br. 18° 46' Ø. Lgd. De vil blive eftersøgt.

**2135. »Kopperstenarne« Fyrskib forandret.** Gotska Sandön N. Den 2den September d. A. er »Kopperstenarne« Fyrskib Nr. 2, der viser hvidt To-Lyn hver 20 Sek. Taagesignalet giver Et-Stod hver 15 Sek. 58° 35' 15" N. Br. 19° 09' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1046. Kjøbenhavn 1912).

**2136. Sømærke udlægges.** Kallviken, Bottniske Bugt. I den nærmeste Fremtid udlægges en Slags paa 64° 19' 13" N. Br. 21° 22' 30" Ø. Lgd., NB. for en ny 3. m Grund ved Kallviken.

**2137. Grunde fundet.** Almærkning forandret. Bjuröklubb, Bjuröfjärden, Bottniske Bugt. Følgende Dybder er fundet:  
 1) Paa 9, m Grunden paa 64° 35' 50" N. Br. 21° 32' 15" Ø. Lgd. er der kun 5, m Vand.  
 2) 6, m Vand paa 64° 35' 40" N. Br. 21° 28' 50" Ø. Lgd. 3) 7, m Vand paa 64° 35' 20" N. Br. 21° 33' 37" Ø. Lgd. 4) 6, m Vand paa 64° 34' 58" N. Br. 21° 31' 45" Ø. Lgd. 5) 7, m Vand paa 64° 34' 50" N. Br. 21° 33' 12" Ø. Lgd. 6) 7, m Vand paa 64° 34' 40" N. Br. 21° 30' 15" Ø. Lgd. 7) 8, m Vand paa 64° 30' 30" N. Br. 21° 35' 30" Ø. Lgd. 8) 8, m Vand paa 64° 30' 15" N. Br. 21° 35' 45" Ø. Lgd. 9) 7, m Vand paa 64° 30' 12" N. Br. 21° 34' 30" Ø. Lgd. 10) 7, m Vand paa 64° 29' 05" N. Br. 21° 32' 05" Ø. Lgd. 11) 7, m Vand paa 64° 27' 32" N. Br. 21° 38' 22" Ø. Lgd. 12) Paa 9, m Grunden paa 64° 32' 30"

**2151. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1910. Fyr.** 1) Punkt 2. Veines Fyrlampe viser rødt Lys fra N. 21° Ø. til N. 38° Ø. og ikke som tidligere angivet til N. 32° Ø.  
 2) Punkt 3. Søndre Honningsvaag Fyrlampe viser grønt Lys fra N. 21° V. til N. 8° Ø. og ikke som tidligere angivet til N. 17° Ø.  
 3) Punkt 4. Mjannes Fyrlampe. Den røde Lysvinkel, som er tilføjet, lyser fra S. 15° Ø. til S. 47° Ø. og ikke som tidligere angivet til S. 30° Ø.

**2152. Grund fundet. Hjelmsø Ø. Finmarken.** En 7, m Grund, Kirkegrunden, ligger c. 2,5 Sm Ø. t. S. fra Hjelmsø NØ-Pynt og c. 2,5 Sm N. t. Ø. 1/4 Ø. fra Ø.-Pynten af Kalven. N. for Maaso. Grunden er 6 Kbl lang i ØSØ-lig Retning, og c. 3 Kbl Ø. t. S. 1/4 S. fra oven-nævnte 7, m Sted er Dybden 15 m. Kalven: 71° 03' 1/2" N. Br. 24° 57' Ø. Lgd.

**2153. Mindre Dybde. Rognsund, Finmarken.** Paa 5, m Grunden, Olderviksgrunden, i Rognsund, ved S.-Spidsen af Øen Seiland, er der kun 2, m Vand. c. 70° 16' N. Br. 23° 07' Ø. Lgd. (norsk Kort Nr. 323). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 808. Kjøbenhavn 1912).

**2154. Baer fundet. Trøenen, Nordland.** I Farvandet fra Ankerpladsen ved Sanna i Trøenen N. efter til Eskjøer og Store Raubølmen er fundet flere grunde Baer. Eskjøer: 66° 31' 1/2" N. Br. 12° 07' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2763. Kjøbenhavn 1911).

**2155. Grund rapporteret. Mjomsund, Bergen N.** En Grund med 3 m Vand er rapporteret c. 100 m V. 1/4 S. fra Jernstangen paa Bolteskjær i Mjomsund. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Bolteskjær: 60° 54' 1/2" N. Br. 4° 55' Ø. Lgd.

**2156. Radiotelegraf-Station oprettet. Bergen.** Paa Rundmanden ved Bergen er oprettet en Radiotelegraf-Station. Kaldesignal: B R R. Bøfjærlængde: 600 m. Tjenestetid: Hele Døgn. Bergen Kirke: 60° 23' 1/2" N. Br. 5° 20' Ø. Lgd. (Kort Nr. 179).

**2157. Hindring for Sejladsen. Nymindegab, Nordseen.** Et større Sejlskib er observeret drivende 6 Sm V. fra Nymindegab. Nymindegab: 53° 48' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd.

**2158. Fyr atter tændt. Ochsensund, Pøllworm, Tyskland.** Ochsensund hvide og røde Træmærkerlyr brænder atter. 54° 29' N. Br. 8° 41' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2527. Kjøbenhavn 1911).

**2159. Vrag sunket. Altes Schmaltef. Nordfriske Øer.** Everlen »Maria«, ladet med Sten, er sunket i 8 m Vand, c. 200 m Ø. for Tønde I i Schmaltef. Rejsningen er delvis over Vandet. Vraget bliver afmærket. Tønde I: 54° 27' 1/2" N. Br. 8° 22' 1/2" Ø. Lgd.

**2160. Grund fundet. Aussenjæde.** I Aussenjæde er fundet 8, m Vand paa 53° 49' 56" N. Br. 8° 01' 42" Ø. Lgd.

**2161. Grunde Steder. Hooksielplate, Innenjæde.** Paa Hooksielplate er fundet: 1) 4, m Vand paa 53° 39' 53" N. Br. 8° 06' 36" Ø. Lgd. 2) 5, m Vand paa 53° 39' 35" N. Br. 8° 07' 07" Ø. Lgd.

**2162. Forestaaende Ombygning af »Borkumriff« Fyrskib.** I Tiden 9de til 14de September 1912 vil »Borkumriff« Fyrskib blive ombygget. Det vil afhænge af Vejrforholdene, hvor længe Stationen er uhesal. 53° 46' 1/2" N. Br. 6° 04' 1/2" Ø. Lgd.

**2163. Oplysning om Fyr. Westhoofd, Goeree, Zeegat van Goeree, Holland.** Westhoofd hvide Lynlyr har en Synsvidde af 21 Sm. Blyret viser hvidt, fast Lys fra N. 23° V. til N. 2° V. rødt, fast Lys derfra til N. 28° Ø. Synsvidde: 15 Sm. for hvidt og 13 Sm. for rødt Lys. 51° 48' N. Br. 3° 51' 1/2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1803. Kjøbenhavn 1912).

**2164. Vrag sunket. Witte Tonnen-Vilje, Zeegat van Zieriksee.** En Længter er sunket i 5, m Vand, c. 25 m Ø. for den røde og sorte vandret stribe Kugletoude med Kegle i Witte Tonnen-Vilje. Vraget er overflødt og Masten er 8 m over Vandet ved Højvande. Det er afmærket med et Vragfyrskib samt med en spids og stump Vragtønde. c. 51° 35' 1/2" N. Br. 3° 57' 1/2" Ø. Lgd.

#### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**2165. Fyr tændes. Dumet, Vilaine, Frankrig.** I Slutningen af 1912 skal der tændes et grønt, fast Fyr paa Øen Dumet ved Indløbet til Vilaine. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 3 Sm. Fyret kan brænde til Forsøg. 47° 24' 50" N. Br. 2° 37' 10" V. Lgd.

#### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2166. Vrag. Atlanterhavet.** Den 23de August 1912, paa c. 39° 34' N. Br. 26° 14' V. Lgd., er observeret et drivende Vrag med Bunden opad.

**2167. Radiotelegraf-Station forandret. Kaldesignal. Monrovia, Liberia, Afrika.** Monrovia Radiotelegraf-Station har nu Kaldesignalet K A B. 6° 19' N. Br. 10° 48' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1743. Kjøbenhavn 1912).

**2168. Fyrs Beliggenhed. St. Anthony, St. Mein Bay, Newfoundland Ø.-Kyst.** Egg Point

N. Br. 21° 33' 25" Ø. Lgd. er der kun 6, m Vand. 13) Paa 6, m Grunden paa 64° 32' 15" N. Br. 21° 34' 00" Ø. Lgd. er der kun 3, m Vand. 14) Paa 6, m Grunden paa 64° 31' 30" N. Br. 21° 34' 05" Ø. Lgd. er der kun 4, m Vand. 15) Paa 9, m Grunden paa 64° 29' 10" N. Br. 21° 33' 00" Ø. Lgd. er der kun 6, m Vand. 16) Paa 7, m Grunden paa 64° 24' 00" N. Br. 21° 35' 50" Ø. Lgd. er der kun 5, m Vand.

Følgende Forandringer er foretaget ved Almærkning:

1) Slægen med Kost paa 64° 29' 38" N. Br. 21° 31' 35" Ø. Lgd. flyttes til 64° 29' 30" N. Br. 21° 31' 48" Ø. Lgd., S. for en ny 5, m Grund. 2) En Slæge med Kost udlægges paa 64° 29' 32" N. Br. 21° 33' 50" Ø. Lgd., S. for en ny 1, m Grund. 3) To Slæge udlægges paa 64° 29' 29" N. Br. 21° 36' 10" Ø. Lgd., N. for 9, m Grunden, paa hvilken der nu kun er 4, m Vand. 4) En Slæge udlægges paa 64° 31' 04" N. Br. 21° 35' 15" Ø. Lgd., NØ, for 6, m Grunden, paa hvilken der nu kun er 3, m Vand. 5) En Slæge udlægges paa 64° 32' 10" N. Br. 21° 35' 05" Ø. Lgd., NØ, for 7, m Grunden, paa hvilken der nu kun er 5, m Vand.

2138. **Oplysning om Ledelyr.** **Peterhof, Nøva Bøgt, Finske Bøgt, Rusland, Peterhof** Forlyr er ikke synligt mellem N. 5 1/2° V. og N. 20° V., svagt synligt og delvis skjult mellem N. 16 1/2° V. og N. 11 1/2° V. Baglyret lyser fra N. 22° V. gennem N. til N. 20° Ø. Paa begge Sider af denne Lysvinkel er det svagt synligt til Kysten, forlyret: 59° 53 1/2" N. Br. 29° 55' Ø. Lgd. (Kort Nr. 135). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1616. Kjøbenhavn 1912).

2139. **Grundslægen ved Ny-Grund.** **Finske Bøgt.** Efter seneste Opmaalinger ligger: 1) 4, m Stedet paa Ny-Grund paa 59° 39' 18" N. Br. 24° 52' 03" Ø. Lgd. 2) Den hvide Slæge med nedadvendt Kost paa 59° 39' 30" N. Br. 24° 51' 55" Ø. Lgd. 3) Den røde Slæge med opadvendt Kost paa 59° 38' 56" N. Br. 24° 52' 53" Ø. Lgd. Positionerne iflg. tyske Kort. (Kort Nr. 155).

2140. **Vrag borttaget og Vrag afmærket.** **Hela, Tyskland.** 1) Vraget af »Arolimedes«, NØ, for Putziger Heisternes, er borttaget og Almærkningen inddraget. 54° 42' N. Br. 18° 40' Ø. Lgd.

2) Ontrent 50 m NNØ, for Vraget af Damperen »Kostene« er der udlagt en grøn Vragvanger med N.-Topbelegelse i 6 m Vand. 54° 41' N. Br. 18° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2385. Kjøbenhavn 1911).

2141. **Retelse til »E. f. S.« Nr. 196.** **Kalleberg, Neuwarp, Stettiner Bøgt.** Due d'Alben paa Kalleberg er ikke borttaget, men Stangen med Kugle er fjernet fra Due d'Alben. 53° 44' N. Br. 14° 16' Ø. Lgd.

2142. **Afmærkning forandret.** **Østfæt og Greitsvalder Bødden.** Paa Grund af Dybdelomdringer ligger nu: 1) Østfæt: Spiritonde A paa 54° 12' N. Br. 13° 53' Ø. Lgd., B paa 54° 12' N. Br. 13° 52' Ø. Lgd., og C paa 54° 12' N. Br. 13° 51' Ø. Lgd. 2) Den hvide Bæklønde med Ø-Topbelegelse, mærket »Salzhøden Gr.-Ø.«, paa 54° 08' N. Br. 13° 29' Ø. Lgd. 3) Den hvide Spiritonde med N.-Topbelegelse, mærket »Kooser Steine N.«, paa 54° 12' N. Br. 13° 26' Ø. Lgd.

Den hvide Bæklønde ved Rugiergrund har nu Ø-Topbelegelse og er mærket »Rugia Gr. Ø.«, 54° 15' N. Br. 13° 39' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

2143. **Fyr slukket.** **Træve, Løbæk.** Det hvide Lynfyrt, der viste Et-Lyn, ved Stillebank er slukket. 53° 55' 21" N. Br. 10° 52' 31" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1904. Kjøbenhavn 1912).

2144. **Signalmast rejst.** **Pelzerhøken, Nønstadt Bøgt.** S. for Pelzerhøken Fyr er rejst en 22 m høj Signalmast med Kan. 54° 05' 13" N. Br. 10° 52' 16" Ø. Lgd.

2145. **Oplysning om Vrag.** **Wester-Markelørdorf Fyr VNV, Væket VNV, for Wester-Markelørdorf Fyr** hidføres fra Kuffen »Biche«, N. for Vraget, der ligger i 8, m Vand, er udlagt en Lysønde, der viser front Lys med Fornørkelsler. Vraget: 54° 32' N. Br. 11° 00' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2033. Kjøbenhavn 1912).

II. **Kattegat og Skagerrak.**

2146. **Sømærke udlægges.** **Byfjæden, Bohuskysten, Sverrig.** Ved S.-Kanten af 5, m Grund paa 58° 20' 03" N. Br. 11° 52' 14" Ø. Lgd. udlægges en Slæge med Kors. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1972. Kjøbenhavn 1912).

2147. **Grund fundet.** **Smegeu, Bohuskysten.** I Grafvarnes hedre Fyrs hvide Lysvinkel er fundet en 5, m Grund paa 58° 21' 07" N. Br. 11° 14' 00" Ø. Lgd.

2148. **Grund fundet.** **Holmestrand, Kristiansfjord, Norge.** En 3, m Baue er fundet c. 200 m N. i V. 34 V. fra Stægen paa Langgrunden ved Holmestrand. Langgrunden: 59° 29' N. Br. 10° 21' Ø. Lgd.

2149. **Sømærke udlagt.** **Sandviken, Kristiansfjord.** Paa Ø.-Kanten af Høierholmen 3, m Baue, der ligger paa V.-Siden af Indløbet til Sandviken, er udlagt en sort Slæge, c. 950 m V. i S. fra Franssen SV-Pynt. 5, m Baue: 59° 50' N. Br. 10° 34' Ø. Lgd. (Kort Nr. 236).

III. **Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.**

2150. **Tanding af Fyr.** **Norge.** Den 5te September 1912 tændtes følgende Fyr:

1) Kløven Fyr paa Keipenes i Solbjergfjorden er et Fyr med To-Fornørkelsler. Lys et hvidt fra N. 58° Ø, fri S. om Landet ved Kløven, til N. 79° Ø, fri N. om Grundreisskjæret; grønt derfra til S. 68° Ø, fri S. om Furelandet; hvidt derfra til S. 56° Ø, fri N. om Smørgsgruboen; rødt derfra til S. 59° V., fri N. om Slaetterviknes; hvidt derfra til S. 66° V., fri S. om Solbergnaken. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 63° 09' 30" N. Br. 17° 50' 40" Ø. Lgd.

2) Verholmen Fyr, Brønnyssund, er et Fyr med To-Fornørkelsler. Lys et hvidt fra N. 29° V., fri V. om Salthvostrom, til N. 31° V., fri Ø. om Prustelæren; grønt derfra til Ø. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—30te April. 65° 28' 55" N. Br. 12° 13' 25" Ø. Lgd.

3) Kalkjærsmøget Fyr, Brønnyssund, er et Fyr med To-Fornørkelsler. Fyret viser rødt Lys fra S. 77° V. gennem V., N., Ø. og S. til S. 5° V. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 2 Sm. Brændetid: 1ste August—30te April. 65° 28' 50" N. Br. 12° 13' 20" Ø. Lgd.

4) Auhoskjærsmøget Fyr, Brønnyssund, er et Fyr med To-Fornørkelsler. Fyret viser grønt Lys fra S. 35° V. gennem V., N. og Ø. til S. 35° Ø. Flammens Højde: 4, m. Synsvide: 1 Sm. Brændetid: 1ste August—30te April. 65° 28' 25" N. Br. 12° 12' 45" Ø. Lgd.

5) Teinskær Fyr, Bjørnsund, er et Fyr med To-Fornørkelsler. Lys et grønt fra S. 76° Ø, fri N. om Aanholmene, til N. 52° Ø, midt i Ø-lige Indløb til Bjørnsund; rødt derfra til N. 53° V., fri S. om 6, m Baue SV, for Bollen og fri N. om Kaalstjærene; grønt derfra til S. 38° Ø, fri V. om Bagholmene og fri Ø. om Purkesset. Indsejling efter Grønson N. 53° V. bør kun benyttes under gode Omstændigheder. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 52' 40" N. Br. 6° 48' 30" Ø. Lgd.

6) Juholmen Fyr, Julsundet, er et Fyr med To-Fornørkelsler. Lys et rødt fra S. 27° Ø, ind paa Julneset, til S. 19° Ø, fri V. om Julneset; hvidt derfra til S. 25° V., fri Ø. om Hægen; grønt derfra til N. 48° V., fri N. om Gjettskindtan; rødt derfra til N. 18° V., fri Ø. om Kug; hvidt derfra til N. 20° V., fri V. om Hartkræken; grønt derfra til N. 18° Ø. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 44' 05" N. Br. 6° 58' 30" Ø. Lgd.

7) Arneskibben Fyr, Misund, Mødeljorden, er et Fyr med En-Fornørkelsler. Lys et rødt fra N. 85° V., ind paa Høget, til S. 70° V., fri S. om Storholmen; hvidt derfra til S. 41° V., midt i Ø-lige Indløb til Vænetjorden; grønt derfra til S. 84° Ø, fri N. om Tomle; hvidt derfra til S. 87° Ø, fri S. om Slabehøj; rødt derfra til N. 79° Ø, fri N. om Tautøer og Basene ved Abildholmen; hvidt derfra til N. 72° Ø, fri S. om Opsludpynten; grønt derfra til N. 66° Ø. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 39' 40" N. Br. 6° 41' 20" Ø. Lgd.

8) Nordnes Fyr, Sognsløvsfjord, Sogn, paa Pynken af Nussel, er et Fyr med En-Fornørkelsler. Lys et rødt fra N. 73° V. til N. 89° V., fri S. om Salskjær; hvidt derfra til S. 76° V., fri N. om Finrette; grønt derfra til N. 36° Ø, fri V. om Vinæsholmene; hvidt derfra til N. 30° Ø, fri Ø. om Ylveskjær; rødt derfra til N. 15° Ø. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 09' 10" N. Br. 7° 00' 00" V. Lgd.

9) Frelheim Fyr, Aurlandsfjord, Sogn, er et Fyr med En-Fornørkelsler. Lys et grønt fra S. 81° V. til N. 16° Ø, fri Ø. om Frelheimgrunden; hvidt derfra til N. 29° Ø, fri V. om Otternesgrunden; rødt derfra til N. 32° Ø. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 51' 45" N. Br. 7° 08' 05" Ø. Lgd.

Den 1ste Oktober 1912 tændtes:

10) Ytterholmen Hovedfyrt og Blyfyr, Donna, Hovedfyret er et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 15 Sek. Flammens Højde: 47 m. Synsvide: 18, Sm. Blyfyret, som er 8 m under Hovedfyret, viser hvidt, fast Lys fra S. 79° Ø, fri S. om Forskallerne og Stehane, til S. 73° Ø, fri N. om Fløse og Kransfløseveet; rødt, fast Lys fra S. 58° V., fri S. om Baksvæet, til S. 62° V., fri N. om Baksvæet; grønt, fast Lys fra S. 79° V., fri S. om Skalsvæet, til V., fri N. om Skollen; hvidt Lys med hyppe Fornørkelsler, fra N. 57° V., fri S. om Meløsvæet og Langsvæet, til N. 24° V., fri Ø. om Meløsvæet og Lundboen. Synsvide: 12 1/2 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Brændetid for Hovedfyrt og Blyfyr: 1ste August—30te April. 69° 00' 50" N. Br. 11° 41' 40" Ø. Lgd.

hvide Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. er flyttet e. 2 1/4 Kbl S. i til Fox Point. Paa Egg Point findes en kendelig hvid Hytte. Fox Point: 51° 21' N. Br. 55° 32' V. Lgd. (Se »Ef-terretninger for Søfarende« Nr. 2780. Kjøbenhavn 1911).

**2168. Fyr forstærket. Seguin Island, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** Seguin Island Fyr er forstærket. 43° 42' 27" N. Br. 69° 45' 32" V. Lgd.

**2170. Tønde forandret og flyttet. Winslow Rock, Kennedee River, Maine.** Omtrent den 10de September 1912 males Winslow Rock Spidslønde 2 rod og sort vandret stribet, uden Nr., flyttes 1/2 Sm S. 18° V. i, og ligger da N. 2 1/4° V. fra Doubling Point Fyr og N. 20° 0' 0. fra Enden af Dokken ved Sewall's Værit. Doubling Point Fyr: 43° 52' 57" N. Br. 69° 48' 26" V. Lgd.

**2171. Afmærkning forandres. Essex Harbor, Massachusetts.** Omtrent den 1ste Oktober 1912 flyttes Northern Spit Spirtonde 2 e. 1/4 Sm S. 74° 0. i. forandrer Navn til Essex Channel Spirtonde 2, og kommer til at ligge i 6,7 m Vand, N. 55 1/2° V. fra Annisquam Harbor Fyr og S. 77° 0. fra Ipswich Bagfyr, som ligger paa 42° 41' 08" N. Br. 70° 46' 00" V. Lgd. 2) Inddrages Inner Spit Spirtonde 3. 3) Borttages Point Neck Rock Baake. 4) Forandrer Three-foot Ledge Spirtonde 5 Navn til Essex Channel Spirtonde 3. 5) Forandrer Mid-channel Rock Spirtonde 7 Navn til Essex Channel Spirtonde 5.

**2172. Ledefyr flyttes. Afmærkning forandres. Ipswich Harbor, Massachusetts.** Omtrent den 1ste Oktober 1912 flyttes Ipswich Forfyr 25 m S. i, saaledes at Ledelinien Retning bliver S. 70 1/2° V. 2) Flyttes North Breaker Spirtonde 2 S. 79° 0. i. forandrer Navn til Ipswich Channel Spirtonde 2, og kommer til at ligge i 7,3 m Vand, N. 48 1/2° V. fra Annisquam Harbor Fyr og N. 67 1/2° 0. fra Ipswich Bagfyr. 3) Flyttes South Breaker Spirtonde 1 S. 18° 0. i. forandrer Navn til Ipswich Channel Spirtonde 1, og kommer til at ligge i 6,4 m Vand, N. 49 1/2° V. fra Annisquam Harbor Fyr og N. 72 1/2° 0. fra Ipswich Bagfyr. 4) Inddrages Inner Spit North Part Spirtonde 4 A. 5) Forandrer Inner Spit Spirtonde 4 Navn til Ipswich Channel Spirtonde 4. Ipswich Bagfyr: 42° 41' 08" N. Br. 70° 46' 00" V. Lgd.

**2173. Rettelser til »E. f. S.« Nr. 1802. Hog Island Shoal, Eastern Passage, Narragansett Bay, Rhode Island.** Hog Island Shoal Southeast Point Spirtonde 1 ligger S. 34° V. fra Bristol Ferry Fyr og S. 76 1/2° 0. fra Hog Island Shoal Fyr. Bristol Ferry Fyr: 41° 38' 34" N. Br. 71° 15' 39" V. Lgd.

**2174. Lystønde udlægges. Gangway Rock, Watch Hill Point, Rhode Island.** Omtrent den 1ste April 1913 udlægges Gangway Rock Lystønde 2 G R, som skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 1 Sek., Lys 0,3 Sek., Mørke 0,3 Sek., læst ved Gangway Rock Spirtonde 2, der ligger som Mærketønde hele Aaret. Lystønden ligger ude fra 15de April til 15de December. 41° 18' 00" N. Br. 71° 51' 30" V. Lgd.

**2175. Klokketønde ombyttes med Lys- og Klokketønde. Napatree Point Ledge, Fishers Island Sound, Long Island Sound.** Omtrent den 1ste April 1913 ombyttes Napatree Point Ledge Klokketønde 4 med en Lys- og Klokketønde, mærket 4 N P, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Lys- og Klokketønden ligger ude fra 15de April til 15de December og erstattes om Vinteren med en Klokketønde. 41° 18' 04" N. Br. 71° 53' 22" V. Lgd.

**2176. Klokketønde ombyttes med Lys- og Klokketønde. Charles Island Rocks, Milford Harbor, Long Island Sound.** Omtrent den 1ste April 1913 ombyttes Charles Island Rocks Klokketønde 1 C1 med en Lys- og Klokketønde, der skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Den skal ligge i 5,1 m Vand, 160 m S. 12° 0. fra Klokketøndens Plads, S. 5° V. fra Milford Harbor Fyr og S. 53° V. fra Kanten af Pond Point. Lys- og Klokketønden skal ligge ude fra 1ste April til 1ste December; Resten af Aaret erstattes den af en Klokketønde. 41° 11' 05" N. Br. 73° 03' 08" V. Lgd.

**2177. Vrag afmærket. Chesapeake Bay.** En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 25 Sek., Blink 10 Sek., Mørke 15 Sek., er udlagt ved Vraget af »Helen Thomas« i Indløbet til Chesapeake Bay. 37° 00' 40" N. Br. 75° 58' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 877. Kjøbenhavn 1912.)

**2178. Fyr tændes. Tønde inddrages. North River, Mobjack Bay, Chesapeake Bay.** Omtrent den 16de September 1912 tændes 1) Lone Point hvide, faste Fyr paa en Baake i 1,5 m Vand. 37° 24' 40" N. Br. 76° 24' 53" V. Lgd. 2) Cradle Point røde, faste Fyr paa en Baake i 1,5 m Vand. 37° 25' 13" N. Br. 76° 26' 42" V. Lgd.

Naar Lone Point Fyr tændes, inddrages Turn Spirtonde 3.

**2179. Tønder forandres Nr. Elizabeth River, Chesapeake Bay.** Omtrent den 16de September 1912 skifter følgende Tønder i Indløbet til Elizabeth River Nr. 1) Channel Spirtonde 8 faar Nr. 6. 2) Channel Lys- og Klokketønde 8 A faar Nr. 8. c. 36° 56' 28" N. Br. 76° 20' 24" V. Lgd.

**2180. Fyr flyttes. North River, Albemarle Sound, North Carolina.** Omtrent den 16de September 1912 flyttes North River Bar Bagfyr e. 60 m V. i til Forlængelsen af Lobets Midtlinie, N. 4 1/2° 0. fra Forfyret og S. 59° 0. fra North River Fyr Nr. 10, der ligger paa 36° 15' 24" N. Br. 75° 57' 27" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Septbr. 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	118 1/4	118	118 1/4
Danmark	121 1/4	120 3/4	121
Norden	127 1/4	126 3/4	127
København			
Carl	127	126 3/4	127
Dannebrog	130	131	131 1/2
Skjold	112 1/2	112 3/4	112 3/4
Urania	47	47	47 1/4
Neptun	123 1/2	123	124
Dampsk. af 1896	126 1/2	126 1/2	127
Højmdal	135 1/2	135 1/4	135 3/4
Østasiatiske	137 1/2	137 1/2	137 3/4
Østersøen			
Nordseen			
Gorm	133 1/2	133 1/2	133 1/4
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	78	79	79 1/4
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort		87	89
3 1/2% uops. Stats.		84	85 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		88 3/4	90 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		93 3/4	95
4% — — — 2. Serie		93 3/4	97
3 1/2% Østift. Kreditf.		88	90
4% — — — 1.		91 3/4	93 3/4
3 1/2% Landkreditk.		86 3/4	88 3/4
4% Østift. Kreditf.		92	92 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		162	153
Privatbank	112 3/4	112 3/4	112 3/4
Landmandsbank		141 1/4	141 1/4
Handelsbank	145	144 3/4	145
Grundejerbank	18	17 3/4	18
Burm. & Wain		106 1/2	107
Hølsingers Jærnsk.	106	106	106 1/4
Sukkerfabr.	235	235	235 1/4
Bryggeri Aktier	223-22	221 3/4	223 1/4

Vekselkurs d. 11. September 1912.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.19	18.15
Paris	71.95	
Amsterdam	150.80	
Wien	75.50	

Notering paa Berlins Børs d. 10. September 1912.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consola	90.80
3 1/2% — Boden Kredit	
5% Mexikanske 1899	
5% Rumænske Stats	101.40
4% — — 1890	95.40

Omætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 468,000, „Danmark“ 212,000, „Norden“ 444,000, „Carl“ 292,000, „Dannebrog“ 420,000, „Skjold“ 272,000, „Urania“ 160,000, „Dampskib. af 1896“ 168,000, „Heimdal“ 118,000, „Gorm“ 284,000, „Neptun“ 180,000, „Dansk-russisk“ 912,000, „Østasiatisk“ 124,000.

Møller & Rée, Bankforretning, 18, Ved Stranden.

**2181. Fyr tændes, Roanoke Sound, Albemarle Sound, North Carolina.** Omtr. den 16de September 1912 tændes følgende hvide, faste Fyr i Roanoke Sound ved Løbet til byen Manteo: 1) Collington Island Shoal 1 2/2 m Vand, paa 35° 57' 29" N. Br. 75° 45' 29" V. Lgd. 2) Nags Head 1 2/2 m Vand, paa 35° 56' 31" N. Br. 75° 39' 31" V. Lgd. 3) Dollys Point 1 1/2 m Vand, paa 35° 55' 07" N. Br. 75° 39' 01" V. Lgd.

**2182. Tønde udlægges, Tønde inddrages, Nassau Sound, Florida.** Omtr. den 25de September 1912 udlægges Sea Spidsstønde 6 A ved Nassau Sound, c. 3000 m N. 15° V. fra den nuværende Sea Stumpstønde N, som inddrages, 30° 30' 50" N. Br. 81° 23' 40" V. Lgd.

**2183. Fyr tændes, Sisters Creek, St. Johns River, Florida.** Omtr. den 1ste September 1912 tændes Sisters Creek røde, faste Fyr ved Indløbet til Sisters Creek, c. 1560 m N. 70 1/2° V. fra Mile Point Fyr Nr. 2. Disse to Fyr overet skal benyttes ved Overgangen mellem Training Wall og White Shell Cut Ledelinier.

White Shell Cut Fyr Nr. 1 er permanent slukket. St. Johns River Entrance: 30° 29' a N. Br. 81° 25' a V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**2184. Vrag sunket, Longboat Inlet, Tampa Bay, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika.** Bugserdamperen »Lola« er sunket i c. 7 1/2 m Vand, 1 Sm fra Kysten og 1 Sm N. for Longboat Inlet. Vragets højligste Plads kendes ikke, hvorfor Forsigtighed tilrådes. Longboat Inlet: 27° 26' 30" N. Br. 82° 41' 30" V. Lgd.

**2185. Fyr slukket, Hillsboro Bay, Tampa Bay, Florida, Hillsboro Bay Fyr Nr. 10 er permanent slukket.** 27° 55' 18" N. Br. 82° 06' 58" V. Lgd.

**2186. Lystønde udlagt, Tønde inddraget, Aransas Pass, Texas.** Omtr. den 1ste September 1912 udlægges Aransas Pass Lystønde Nr. 2, der viser rodt Lys med En-Formørkelse hver 20 Sek. Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., i 7 1/2 m Vand c. 160 m fra den øverskyldede Ende af Aransas Pass N.-Mole, S. 78 1/2° Ø. fra Rednings-Stationen og S. 35 1/2° Ø. fra Aransas Pass Fyr, der ligger paa 27° 51' 58" N. Br. 97° 03' 29" V. Lgd.

Jetty Spidsstønde J er inddraget.

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**2187. Lystønde flyttet, Peixe Pao, Port Macaino, Brasilien.** Peixe Pao Lystønde, der viser rodt Et-Dlink hver 5 Sek., er flyttet 3 Km S. 38° Ø. i til c. 9° 42' S. Br. 35° 44' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1398. Kjøbenhavn 1912.)

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2188. Fyr tændt, Alicante, Spanien.** Fyret paa Enden af Bølgelyderen ved Alicante Yderhavn er nu tændt. 38° 20' 00" N. Br. 0° 28' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2098. Kjøbenhavn 1912.)

**2189. Fyr tændt, Morrot Havnebasin, Barcelona.** Paa Yderenden af Dæmningen ved Morrot ny Havnebasin er tændt et rodt Fyr med En-Formørkelse hver 7 1/2 Sek., Lys 5 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 12 1/2 Sm. 42° 21' 30" N. Br. 2° 10' 30" Ø. Lgd.

**2190. Fyr forandret, Pakostane, Dalmatien, Østerrig-Ungarn.** Molen ved Pakostane Haven er forlængt. Fyret paa Moleovædet viser nu grønt, fast Lys. Flammens Højde: 4 Sm. Synsvide: 2 Sm. 43° 54' 26" N. Br. 15° 30' 36" Ø. Lgd.

#### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**2191. Lystønde flyttet, Oedjong Pangka, Java N.-Kyst.** Middelstønden ud for Mundingen af Solo-Rivier er tilfjættet, og den hvide Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelse, er derfor flyttet til 6° 50' 30" S. Br. 112° 33' 50" Ø. Lgd.

**2192. Vrag borttaget, Singapoe, Tanjong Katong.** Vraget af Dampskibet »Karrang«, c. 7 1/2 Km S. 1° V. fra Tanjong Katong er borttaget. Tanjong Katong: 1° 17' 1/2" N. Br. 103° 53' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1663. Kjøbenhavn 1911.)

**2193. Taagesignal, Fyrstihene »Bar Boat« og »Spit Boat«, Peiho Munding, Petchili Bugt, China.** Fyrstihene »Bar Boat« og »Spit Boat« i Mundingen af Peiho giver Taagesignaler

med Gonggong hvert Minut saalænge Taagesignaler høres fra Skibe under Gang. Peiho Munding: c. 38° 58' N. Br. 117° 44' Ø. Lgd.

**2194. Forandring af Fyr og Almærkning, Kiruna Ko, Taiwan (Formosa) N.-Kyst, Japan.** Ved Kiruna Ko skal foretages følgende Forandringer:

1) Den røde Spidsstønde »B« skal ombyttes med en Lystønde, der viser Grupper af røde Lys. 250 09' 03" N. Br. 121° 44' 45" Ø. Lgd.

2) Tohau Sino grønt, faste Blakkefyr paa Ø-Siden af Haven skal ombyttes med et Lysfyr, der viser Grupper af hvide Lys. 25° 10' N. Br. 121° 45' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2631. Kjøbenhavn 1910.)

#### Bekendtgørelser m. m.

**2195. Karantænestempler.** Spanien. — Samtlige russiske Havne og Sardinien er erklæret kolera-smitte. Sverrig. — Departementet Alger og Algier er erklæret pestfri og Zanzibar kolera-smitte. Tyskland. — Algier er erklæret pestfri.

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Kort eller Nye Kort eller ny Bog: R: reder, ny Udgave; + anmelder; T: tillæg

R 2295 England, August 1912.

R 478 Norway. Troundjeun bay.

R 151 West Indies, Puerto Rico. Port San Juan.

R 177 Holland.

Landverkenningen beboende bij de Zeemansgrisen voor den Oost-Indischen Archipel. (aantulling op de bestaende landverkenningen bij deel I (1/2 m Y.)

N 437 Mittelmeer, Südfüste von Frankreich: Hafen von Marseille. 1: 12500.

R 67 Ostsee, Deutsche Küste: Kieler Hafen. 1: 12500.

R 151 Ostsee, Russische Küste: Finnischer Meerbusen von Helsingfors bis Hochland. 1: 150 000.

R 177 Ostsee, Schwedische Küste: Botten Wick, Stüdlicher Teil. (Mit 3 Plänen). 1: 200 000.

sen, ank. Antwerpen 7./9. — Nicolai II, Jørgensen, ank. New York 2./9. — Nordjylland, Søberg, pass. Holtenau 9./9. — O. B. Suhr, Frisonette, afg. herfra 8./9. — Odessa pass. Holtenau 9./9. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 10./9. — Oscar II, Hempel, ank. New York 3./9. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 6./9. — Perm, Gotthardt, pass. Brunshüttel 10./9. — Progel, Ivorsen, ank. Bordeaux 9./9. — Saga, Hansen, pass. Brunshüttel 8./9. — Saratov ank. Libau 6./9. — Saxo, Mueller, afg. Antwerpen 8./9. — Seine, Le Dizes, ank. Dunkerque 9./9. — Texas, Clauson Kaas, ank. Frederiksstad 10./9. — Thyra, Dam, ank. Trondhjem 9./9. — Tiber, Bech, afg. Gioja 9./9. — Tomsk, Wiborg, ank. Petersborg 9./9. — Tula, Therkildsen, pass. Oussant 10./9. — Tyr, Thanning, afg. herfra 10./9. — United States, Gottsche, afg. Kristiansand 7./9. — Viking, Meyer, ank. Petersborg 3./9.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Boness 6./9. — Amalienborg afg. Boness 7./9. — Anna Mærsk afg. Boness 7./9. — Brattingsborg ank. Barry 30./8. — Borglum ank. Cardiff 26./8. — Chassie Mærsk ank. Terneuzen 7./9. — Dansborg ank. Riga 27./8. — Eleonora Mærsk afg. Memel 7./9. — Elsberg ank. Newcastle 7./9. — Esrom pass. Madeira 23./8. — Flynderborg ank. Kronstadt 7./9. — Fredensborg pass. Kjøbenhavn 6./9. — Frederiksborg afg. Savona 5./9. — Guldborg pass. Kjøbenhavn 9./9. — Gurte pass. Kjøbenhavn 6./9. — Hammerhus ank. East London 1./9. — Harrildsborg ank. Riga 2./9. — Hundborg ank. Petersborg 29./8. — Høneborg afg. Lübeck 8./9. — Jelling afg. Porto Ferrario 8./9. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 8./9. — Jungshoved ank. Newcastlo 8./9. — Jøgersborg afg. Huvela 3./9. — Kallundborg ank. Barry 6./9. — Kalo ank. Newport Mon 3./9. — Klampenborg ank. Malmö 6./9. — Kronborg ank. Hudiksvall 6./9. — Leire afg. Antwerpen 8./9. — Lilleborg ank. Sunderland 4./9. — Marselisborg afg. Archangel 9./9. — Næsberg afg. Sunderland 7./9. — Peter Mærsk ank. Pernau 5./9. — Randelsborg ank. Methil 5./9. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 5./9. — Silkeborg afg. Funchal 6./9. — Skanderborg pass. Beachy Head 6./9. — Skjoldborg afg. Kjøbenhavn 7./9. — Skodsborg ank. Bougie 6./9. — Spigerborg ank. Barry 4./9. — Stegelborg ank. Sunderland 7./9. — Stjerneborg afg. Eshjerg 8./9. — Søborg afg. Königsberg 8./9. — Taarnborg ank. Windau 5./9. — Ulfshjerg pass. Portland 7./9. — Uranienborg ank. Marseille 7./9. — Vishorg ank. Kjøbenhavn 6./9. — Vordingborg afg. Barreiro 4./9. — Ørskild pass. Port Said 6./9.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kronstadt 8./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 8./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, er ank. Høngerburg. — Russ, Petersen, afg. Cardiff 7./9. til Miramichi. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Shediae 26./8. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Sarpsborg 8./9. til Blyth. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Tofte 7./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Troon 7./9. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Dunston 7./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 31./8. til Belfast. — Newa, Dahl, afg. Manchester 6./9. til Campelton.

**Vesterhavet.** Inger, Schiff, pass. Helsingør 9./8. for Barcelona. — Laura, Lund, pass. Helsingør 9./8. for Barcelona. — Rigmor, Uldall, pass. Helsingør 8./9. for Casablanca. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 8./9. for Tanger. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 8./9. for Abo. — Kurla, Nielsen, afg. Swansea 7./9. til Casablanca. — Bodil, Jensen, ank. Casablanca 7./9. — Cito, Jøpse, ank. Gefle 7./9. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 7./9. for Cadix. — Marie, Nielsen, ank. Wiborg 10./9. — Ulla, Hansen, er afg. til Warkworth. — Thyra, Jessen, afg. Rotterdam 10./9. til Kjøbenhavn. — Nora, Lauritsen, afg. Hook of Holland 10./9. til Garrucha. — Stella, Larsen, afg. Tarragona 9./9. til Cartagena. — Johanne, Thøgersen, afg. Barcelona 9./9. til Almena. — Nordsøen, Gram, pass. Barcelona 9./9. for San Felix. — Gerda, Iversen, afg. Grimsby 9./9. til Maringerfjord. — Hebe, Gregersen, ank. Granton 9./9.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Estonia afg. Haiphong 8./9. for hjem. — Indien pass. Sagress 4./9. for udg. — Lituanien afg. Suez 1./9. for udg. — Tranquebar afg. Shanghai 2./9. for hjem. — Cathay ank. Kjøbenhavn 4./9. — Bandon afg. Bangkok 9./9. for hjem. — Bintang ank. Bilbao 7./9. for hjem. — Jutlandia pass. Perm 10./9. for udg. — Pagan ank. Kjøbenhavn 29./8. — Samui ank. Antwerpen 7./9. for udg. — Selandia afg. Singanore 5./9. for udg. — Ørskild afg. Port Said 6./9. for hjem. — Chumoon ank. Mahé 8./9. for hjem. — Arabien afg. London 1./9. for udg. — Kina ank. San Pedro 7./9. for udg.

**Vestindisk Afdeling:** St. Croix ank. Norre Sundby 10./9. for udg. — St. Jan afg. St. Thomas 5./9. for hjem. — St. Thomas afg. St. Thomas 7./9. for udg.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Skiffaxe, Faber, ank. Riga 9./9. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Gjedser 10./9. til Libau.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Kronstadt 4./9. — Sara, Jensen, ank. Grangemouth 1./9. — Helene, Sørensen, ank. Haugø

10./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Bordeaux 8./9. — Valborg, Hansen, ank. Boulogne 4./9. — Sjælland, Svarrer, ank. Fredericia 10./9. — Estrid, Hansen, ank. Hull 9./9. — Agnete, Dam, ank. Riga 9./9. — Gunhild, Hansen, afg. Riga 4./9. — Hermia, Farup, afg. Boness 6./9. — Alice, Jørgensen, afg. Horsens 7./9.

**Frem.** Austa, Bagger, afg. Rotterdam 9./9. — Freja, Nielsen, ank. Kings Lynn 10./9. — Vera, Thing, ank. Frederikshavn 4./9.

**Dansk Rederi-Aktieselskab.** Thorvaldsen, Steffen, ank. Eshjerg 10./9.

**Urania.** Eklipika, Henningsen, ank. Port of Spain 22./8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Dungeness 8./9. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 9./9. — Urania, Clausen, pass. Holtenau 8./9.

**Nordsøen.** Nordland, Larsen, afg. Odense 9./9. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Kjøbenhavn 10./9. — Holland, Poulsen, pass. Terneuzen 10./9. — England, Andersen, ank. Bandholm 10./9.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 7./9. — Europa, Hansen, ank. Brügge 8./9.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, ank. Pernau 2./9. — Alf, Clausen, afg. Methil 9./9.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Skutskär 4./9. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 6./9. — Elna, Rathje, ank. Malmö 11./9. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 6./9. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 9./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Seaham 8./9. — Simone, Møller, ank. Rouen 9./9. — Jeanne, Olsen, ank. Herøsand 9./9. — Vera, Larsen, ank. Kjøbenhavn 11./9. — Daisy, Jørgensen, afg. Sunderland 7./9. — Annine, Leth, ank. Antwerpen 23./8. — Kamma, Løffler, ank. Dunkerque 5./9. — Betty, Lagesen, ank. Aalborg 8./9.

**Æro.** Enigheden, Jensen, ank. West Hartlepool 4./9. — Emanuel, Svane, ank. Aalborg 6./9. — Energi, Svave, ank. Dieppe 8./9.

## Sejlskibe.

**Ronne.** Hans Peter, Holm, ank. Ronneby 4./9. — Magnus, Hansen, ank. Vestorvig 5./9.

**Æro.** Adele, Weber, ank. Warnemünde 2./9. — De tvende Brodre, Boye, ank. Porsgrund 2./9. — Mariane, Petersen, ank. Pillau 2./9. — Skirner, Rasmussen, ank. Mostyn 2./9. — Ami, Albertsen, ank. West Wemyss 3./9. — Svip, Jensen, ank. Travemünde 2./9. — Claudia, Aaberg, afg. Saffi 22./8. til Havre. — Kristiano, Petersen, ank. Wolgast 3./9. — Hebe, Clausen, ank. Kjøbenhavn 3./9. p. R. t. Kirekwall. — Hamlet, Rasmussen, er afg. Bourge til Oporto. — Danmark, Nielsen, ank. Nyborg 4./9. — Aktiv, Schmidt, ank. Kirekwall 3./9. — Signe, Hansen, ank. Wismar 3./9. — Alf, Rasmussen, ank. Folkestone 4./9. — Esther, Fabricius, er ank. Pseagoula. — Anne, Mikkelson, ank. Sunderland 5./9. — Christian, Nielsen, ank. Stolpenmünde 5./9. — Alf, Hansen, ank. Svendborg 5./9. — Johanne, Hansen, ank. Drobak 5./9. — Sophie, Mølleman, ank. Pillau 5./9. — Dana, Boye, afg. Youghal 5./9. til Middlesbro. — Karoline Kock, Rasmussen, pass. Dungeness 3./9. vest. — Ludvig Bramsen er 20./8. præjet paa 10° N. Br. 26° V. Lgd. — Christian, Bager, ank. Lysekil 5./9. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 6./9. — Alfa, Madsen, ank. Bathurst 5./9. — Rota, Olsen, ank. Valencia (Irland) 6./9. — Johanne, Eriksen, ank. Lysekil 6./9. — Gloria, Fabricius, ank. Kongsgaard (Åhus) 6./9. — Genius, Bastrup, ank. Bradeveolncea 7./9. — Abba, Petersen, ank. Disart 7./9. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 7./9. — Bien, Petersen, ank. Pillau 7./9. — Salus, Andersen, ank. Haarhølle 7./9. — Hermod, Dreimann, er afg. Douglas til Wemyss. — Niels, Christensen, ank. Lovisa 7./9. — Chr. H. Rasmussen, ank. Southampton 7./9. — Anna, Petersen, ank. Wemyss 7./9. — Lauritz, Folmer, ank. Nakskov 9./9. — Norden, Rasmussen, er afg. Eriksdal til St. Waast. — Ingolf, Olsen, er afg. Stege til Stugsund. — Herkules, Bager, ank. Pillau 8./9. — Kathinka, Olsen, ank. Aarhus 9./9. — Svin, Jensen, ank. Åhus 8./9. — Johanne, Stegmann, ank. Warnemünde 9./9. — Neptun, Skals, ank. Warnemünde 9./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Åhus 8./9. — Pampa, Svendsen, ank. Holtenau 7./9. — Fuglelen, Schmidt, ank. Søderhamn 8./9. — Caroline Kock pass. St. Catherines Point 6./9. vest. — H. C. Grube, pass. Holtenau 8./9. p. R. t. Wiborg.

**Svendborg.** Severine, Hansen, ank. Travemünde 3./9. — Urda, Skov, ank. Neufahrwasser 3./9. — Magnet, Nielsen, ank. Walkam 4./9. — Lyo, Jensen, ank. Nibe 3./9. — Willemoes, Eriksen, ank. Aarhus 3./9. — Flora, Sørensen, ank. Søderhamn 4./9. — Venus, Hansen, ank. Dieppe 5./9. — Bellona, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 5./9. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Stettin 4./9. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Nykjøbing F. 5./9. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Sundsvall 5./9. — Vesta, Poulsen, ank. Kalundborg 5./9. — Casper, Hansen, ank. Wasa 7./9. — Peter, Hansen, ank. Königsberg 6./9. — Dagmar, Petersen,



ank. Reval 6./9. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Stege 6./9. — Haabet, Andreassen, ank. Naksø 7./9. — Martin Nissen, Petersen, ank. Blyth 7./9. — Vera, Jensen, ank. Lorient 7./9. — Minerva, Fuglsang, ank. Reval 7./9. — Ludvig, Brandt, ank. Norrkøping 8./9. — Mercur, Lund, ank. Assens 7./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Trelleborg 8./9. — Galathea, Jensen, ank. Malmö 10./9. — Newsky, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 9./9. — Apollo, Nielsen, ank. Gelle 7./9. — Urania, Jensen, ank. Solvesborg 8./9. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Leith 9./9. — Capella, Hansen, ank. Kings Lynn 9./9. — Vonia, Larsen, ank. Kjøbenhavn 9./9. — Jason, Hansen, ank. Wannes 9./9. — Libra, Hansen, ank. Hernösand 9./9.

#### INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skifart. Kjøbenhavn, den 12. September 1912. — Sikkerhed for Memeskælv paa Søen. — Skoleskibet Georg Stage. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

#### HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 1.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum,**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgave.

### Marstal

**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg tilbyde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 100 Kilo . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — 100 — . 28—36 „

Marseillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schönbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Tega 1113.

### „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallens Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaukenstølers Effng., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Eksp.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.



## LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

### Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uldbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Mæskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens Kontor.

## Iver C. Weilbaech & C.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

### Kompasser

efter Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritkompasser E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

### Baadskompasser

(Sprit og tørre) Kasse eller Hus med Lampe.

### Azimutinstrumenter

Pejlstøtter

### Kikkertør

dobbelte og lange

Sexlanter og Oclanler med og uden Kew Certifikat

Reparationer udføres.



### Walkers

originelle Lodde- og Loggeapparater Fuldfarts Loddemaskiner Loddespil

Loddewire (enkelt og dobbeltslaet)

Barometre Hydrometre Cilmometre Megaphoner Parallellinealer Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat Morses Signallanterner m. m.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Rauders. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. B.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander, Blikkenslager. Telf. 1163.

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

### Undervisning

i Dansk (Retskrivning, Korresp.), Tysk, Engelsk, Fransk. For Sømænd, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa **Bendixens Kursus. Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.**



## OLSKIND

### Bedste Olietøj Patent Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overall.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier, Kastrup (Amager).**

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmæglere, Dampskibssagenter  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevodor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

Skibsmæglere

**AALBORG.**

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

**Aalborg.**

**CHR. JENSEN**

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus

**AXEL LUND** A/S

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

Overretssagfører

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

**Wald. Petersens**  
**Kødudsalg,**

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. Palæ 1636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Hecksher & Søn's Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

Tlf. 7888.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

• Husk •

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid hødest og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Soen. Fri

Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventar

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

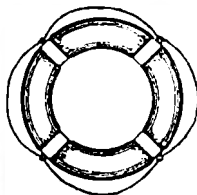
**Carl Nielsen,**

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Stonrog“.



## ROAR ROSING,

Vestervoldgade 92, København B.

Redningsapparater

af Renhaar og Kapok.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000,  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

# DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILER WORKS  
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

# Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,  
reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
( 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.  
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

## Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods.  
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14.  
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskredse. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 68-69. Kjøbenhavn, Torsdag den 19. September 1912. 19. Aarg.


**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amianto  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
 Manila - Wirerope  
 Redningskrandee og Redningsbæltter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløvel. Frilhaven. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
 Sejl- og Flagmager.  
 Kgl.-Hof-Leverandør.  
 Niels Juelsgade 6.  
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

  
**65 Kr. Preisler**  
 Kjøbmæglergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
 Jærn-, Staal- og Trækklubbunde  
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM) HOLZAPFEL**  
 Indregistreret    Varemærke  


**Rustbeskyttende Farve**  
 til Bunkers og Lastrum  
 Telefon 5601  
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
 udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
 og besørger  
 telegrafiske Udbetalinger  
 paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben hver Dag fra Kl. 10-5.**

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

**Sextanter-Kompasser**  
  
**Capt. Clausens Kontrolldybdemaaler**  
 Eneforhandler for Skandinavien af  
 Kelwins & James White's Instrumenter.  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
 15 KØBMAGERGADE 15  
 Undgaa Fejltagelse.

**København's Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
 Vesterbrogade 25    Telf. 6130  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig ukadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND" og „NEWS, SUNDERLAND".

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gt. Metal, Sejl og Toug købes.  
**John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.**

**H. H. ADRIAN**    Kobbersmedemester    Ait Skibsarbejde udføres  
 Nyhavn 37    Specialitet: **Skibsklosetter.**  
 Vilhelm A. Bang    Repræsentant for    tilbyder  
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459    **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**    **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**

# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til  
Forberedelses- og Mellem-  
skoleklasserne; 1 Gymnasie-  
klasse nyspr. og mat. og 2  
Gym. nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg  
anbefaler sig med alt til Fagot bearbejdning  
Reel og billig Betjening garanteres.**Berg & Larsen**  
forhen Martin Nisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresso

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197

## Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —  
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skibarederi, Hvalfangst

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**AVANCE-MOTOREN** Guldmedaille Fiskeriudstillingen  
1912 samt NORDISKE VANDRE-  
PRÆMIE 3 Gange.Bedst eksisterende Raaoilomotor, specielt egnet til Fisker-  
& Brugsfartøjer, samt stationært Brug  
Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten**CARL C. BRANTH,** St. Annæ Plads 16.

## Skibsfører.

Energisk Styrmand, 33 Aar, søger Ansættelse som Damp-  
skibsfører med at indskyde Kapital. Billet mrk. 254 modtager  
dette Blads Kontor.

## Advarsel.

Da det er mig bekendt, at Annonceagent Hans Gade ved  
Tegning af Annoncer til „Nord. Havnelods“ i flere Tilfælde  
har refereret til mit Navn, og det er kommen mig for Øre,  
at nævnte Gade endnu efter Bogens Trykning fortsætter  
med Tegning af Annoncer til samme, tillader jeg mig at  
gøre opmærksom paa, at jeg ingen Forbindelse har med  
nævnte Herre.

Aalborg, den 10/10 1912.

Alfred Fogh.

# SKIBS-PROVARIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

## Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
Telefon 7262.

## RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

## Skibsfører,

der ønsker at sætte et Beløb i en eventuel nybygget større  
Dampet mod at erholde Førerpladsen, bedes indlægge Billet  
mrkt. „259“ paa dette Blads Kontor med Opgivelse af Stør-  
relsen af det Beløb, der kan indskydes.

Dr. med. Goldsohmidt,

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2.

Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

## Kompagnon.

En intelligent Skibsfører, der kan indskyde en Kapital af  
c. 30,000 Kr., kan danne sig en virkelig lukrativ Stilling som  
Kompagnon i en herværende en gros Forretning, med bevis-  
lig store Fremtidsudsigter. Hvis Vedkommende er kendt  
med almindelig Kontorarbejde, vil det være at foretrække.  
Fuld Garanti og prima Referencer for absolut Hæderlig-  
hed og Dygtighed haves. Billet mrkt. „258“ bedes indlagt  
paa Bladets Kontor.

Kjøbenhavn, d. 19 September 1912.

Havnekytmer under Lastning i Åbo og Distrikt. Firmaet O. Schröder & Co., Åbo, har i Følge »Shipp. Gazz.» i August Maaned udsendt et Cirkulære angaaende Havnekytmer i Åbo Havn og Distrikt. Cirkuleret har følgende Ordlyd:

**Forsinket Ankomst.** Ankommer en Dampere mere end tre Dage efter den af Kaptajnen averterede Dato, skal Kaptajnen eller Rederne betale Afskiberen, for Leje af Lægter og Varetagelse af Lasten, 30 finske Penny pr. Dag for hver Std., som ved Dampere's Ankomst er lastet i Lægter for den. Tiden regnes fra tre Dage efter den fastsatte Ankomstdag, og indtil Lastningen tager sin Begyndelse. Forsinkelse forårsaget ved Uheld eller haardt Vejr undtages altid, men i saadanne Tilfælde skal Afskiberen underrettes derom, hvis muligt.

**Lastning.** Meddelelse, om at Skibet er parat til at indtage Last, skal gives skriftlig til Afskiberen paa en Arbejdsdag mellem Kl. 9 Formiddag og 5 Eftermiddag.

Lasten skal leveres saa hurtig Dampere kan modtage og stuve, med mindre Vejret eller Is langs Værfter og Kajer forhindrer det, i Arbejdstiden, der i Almindelighed i Åbo er som følger:

Fra og med April indtil 15. Maj	fra Kl. 6 Morg. til 7 Em.
» » » 1. Maj » 1. Sept.	» 6 » 8 »
» » » 1. Sept. » 1. Okt.	» 6 » 6 »
» » » 1. Okt.	» 7 » 5 »

Afskiberen er imidlertid under ingen Omstændigheder forpligtet til at levere mere end 90 Petersborg Std. pr. Arbejdsdag af Deals, Battens og Boards af 6" Bredde eller mere og ikke over 80 Std. pr. Arbejdsdag af mindre Størrelser af under 6" Bredde.

**Dækslast.** Kaptajnerne skal skriftlig opgive det nøjagtige Antal Std. som skal leveres som Dækslast, og i Tilfælde af at det, der er forlangt og leveret, overskrider den virkelige Dækslast med over 10 pCt. og nægtes modtaget af Kaptajnen, skal han godtgøre Udgifterne ved at returnere dette til Oplagspladserne til en Rate af 10 finske Mark pr. Petersborg Std. Naar det regner eller sneer skal Lugerne dækkes med Presseninger.

**Rengøring.** For Løstens Indtagelse, maa Dampere's Rum fejes og renses. Tov eller overspundne Kæder maa kun anvendes ved Lastningen.

Afskiberens Folk maa ikke under noget Foregivende anvendes af Kaptajnen uden Afskiberens Samtykke.

Til ovennævnt Cirkulære har Skibsrederfirmaet C. K. Hansen, her, svaret følgende:

D'Hrr. O. Schröder, Åbo og Distrikt.

Vi er i Besiddelse af Deres Cirkulære af August, og har bemærket sammes Indhold, men maa samtidig meddele, at vi paa ingen Maade kan være bundet af de Bestemmelser, der er fremsat deri, og det vil glæde os, om De vil give de Personer, som har opstillet disse Kutymer, Meddelelse derom. Saa vidt vi véd, er Skibsrederne ikke bleven opfordret til at udforme Kutymer i Forbindelse med Købmændene, og hvis saadanne Regler skulde være bindende, maatte Rederne naturligvis ogsaa afgive deres Mening med Hensyn til Reglernes Affattelse.

De »Kutymer«, der er fastsat af Dem, er virkelig for ensidige. Med Hensyn til den Bøde, De øjensynlig ønsker at paalægge Dampere for forsinket Ankomst, anser vi det for rigtigt at henlede Deres Opmærksomhed paa den Kendsgerning, at saa længe det Certeparti, paa hvilket Dampere er sluttet, ikke indeholder nogen Bestemmelse med Hensyn til, at der skal betales Bøde til Afskiberen for mulig senere Ankomst, kan Afskiberen ikke have noget som helst Krav paa Dampere i saa Henseende. Certepartiet er den Kontrakt, under hvilken Dampere har paa-

taget sig at udføre en bestemt Transport, og det er kun Bestemmelserne i denne Kontrakt, som kan være bindende for den.

**Kronprins Frederiks Fond.** Denne velgørende Institution, som ogsaa har stor Betydning for Sømandsstanden, har i disse Dage udsendt Beretning om sin Virksomhed samt Regnskab for 1911. Ligesom de foregaaende Aar er Fondens Kapital vokset: i sidste Aar saaledes med c. 9.000 Kr., og den andrager nu c. 372.000 Kr. foruden Reservefonden, der udgør c. 12.000 Kr. Desuden opbeholder Fonden Indtægterne af forskellige større Legater, saaledes 1.000 Kr. aarlig af de Spanjerske Legater og 1.200 Kr. aarlig af Elatsraad Stoltenberg og Hustrus Legatkapital.

Af Fondens 1. Afdeling til Enker efter forulykkede Redningsmænd, og Mænd, der er bleven Invalider under Arbejdet paa at redde andres Liv, er understøttet 38 Personer med et samlet Beløb af 4.575 Kr.

Af Fondens 2. Afdeling til Enker efter Sømand og Fiskere, som er omkommen under Udøvelsen af deres Kald, er understøttet 76 Personer med fast aarlig Hjælp paa ialt 2.185 Kr., og af samme Afdeling er der udbetalt 11 Understøttelser én Gang for alle til et samlet Beløb af 1.140 Kr.

Kronprins Frederiks Fond administrerer ogsaa »Harboore Fonden«, der blev oprettet for en Del af de i Anledning af den store Vesterhavssulykke i 1893 indsamlede Midler, men medens Kronprins Frederiks Fonds Formue stadig vokser, gaar det bestandig tilbage for Harboore Fonden. Sidste Aar har Kapitalforbruget været 3.567 Kr., og hele Formuen androg den 31. December 1911 116.340 Kr. Af Fonden understøttes fast 18 Personer med tilsammen c. 4.500 Kr., og der er uddelt 11 midlertidige Understøttelser paa tilsammen 2.650 Kr.

Beretningen og Regnskabet er underskrevet af Enkedronning Louise, som efter Bestyrelsens Anmodning har overtaget Protektoratet efter Kong Frederik den 8de.

**Sø- og Handelsretsdomme.** Ved Sø- og Handelsrettens Dom den 4. ds. er Svitzers Bjergningsentreprise tilkendt 12.000 Kr. for Bjergning af Det forenede Dampskibsselskabs Dampere »Maja«, der den 29. Februar d. A. grundstødte ved Lollands Sydkyst.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 6. ds. er Dampskibsselskabet Europa tilpligtet at betale Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 1.300 Kr. for Bjergning af Dampere »Frankrig«s Ladning efter dette Skibs Grundstødning den 7. Februar 1912 paa Mejlgrunden ved Aarhus. Bjergelønnen for Skibet var fastsat ved Voldgift til 17.500 Kr.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 11. ds. er Konsul C. Breinhøll af Esbjerg paa den hollandske Dampere »Zeester«s Vegne tilpligtet at betale Aktieselskabet Det dansk-russiske Dampskibsselskab, som Ejer af Dampskibet »Johan Siem«, 12.000 Kr. for Bjergning af »Zeester«, der den 10. April 1912 drev hjælpeløs om i aaben Sø udfør Bovbjerg.

(»Ritz. Bur.«)

**Isforholdene i de arktiske Have i Juli 1912.** Island: I Juli saas ofte spredt Is c. 28 Sømil Nord og Nordøst for Kap Nord, samt den 26. c. 32 Sømil Nordvest for Siglufjord.

Grønlands Østkyst: »Godthaab« traf Iskanten paa 3<sup>o</sup> V. Lgd. og 76<sup>o</sup> N. Br. og gik herfra gennem spredt Is til 20 Sømil fra Koldeway, hvor Landvandet begyndte. Udfør Shannon laa Isen tæt, men ved Bass Rock var Isen spredt.

Davis-Strædet: I Begyndelsen af Juli passere-

des Kap Farvel i 30 Sømil Afstand, uden at man saa Isen, men den 10. laa Iskanten c. 60 Sømil fra Kap Farvel. I Julianehaabslugten laa tæt pakket og svær Is til lidt Nord for Ivglut. Isen hindrede Besejlingen af Arsuk i en Dag, den 3. Den 8. var Isen mere spredt, men laa nu til 50 Sømil fra Land. Nord herfor var der isfrit til Diskobugten.

Newfoundlands-Bankerne: Isfjældenes Antal er aftaget saa meget, at Dampskibsruterne fra 20. Juli blev forlagt til den paa denne Aarstid almindelige Rute.

Emigranternes Tilbageholdelse paa Ellis Island. Fra New York meddeles det til »Shipp. Gaz.», at De forenede Staters Regering har anlagt Sag mod Cunard Linien til Betaling af \$ 40,000 for Omkostninger ved Emigranternes Ophold, naar de er holdt tilbage paa Ellis Island. En lignende Sag blev for nylig anlagt mod Holland-Amerika Linien, men er endnu ikke afgjort. Begge disse Sager anses som Provesager. Et af Hovedpunkterne er, om Dampskibsselskaberne eller Regeringen skal betale Omkostningerne ved Opholdet for Personer som tilbageholdes paa Ellis Island, men sluttelig tillades at gaa i Land.

Strejke ved Saltværkerne i Middlebro. Mæglerfirmaet Clarkson Brothers i Middlebro skriver den 11. ds. til os: Vi beklager at maatte meddele, at Arbejderne ved de herværende Saltværker nu strejker og beder Dem, da en Del danske Sejlere kommer her regelmæssigt, bringe en Notits herom, saa Rederne kan advares mod at slutte Saltfragter herfra indtil videre. Naar Stillingen forandrer sig, skal vi underrette Dem derom.

Nordisk Skibsrederforening afholdt i Følge »Norg. Hand. og Sjøft.» den 12. ds. en ekstraordinær Generalforsamling i Kristiania, under Ledelse af Formanden Skibsreder Otto Thoresen. Til Behandling forelaa de Forslag til Forandring i Lovene, som blev enstemmig vedtaget paa den i Sommer afholdte Generalforsamling i Stockholm, hvor imidlertid ikke et tilstrækkeligt Antal Stemmer var repræsenteret til Vedtagelse af Ændringer i Lovene. Det vigtigste af Forslagene gaar ud paa en Tilføjeelse, der bemyndiger Bestyrelsen til, naar den finder det nødvendigt, at vedtage bestemte Former for Certepartier eller Konossementer eller visse Klausuler i disse Dokumenter, for visse Farter, med den Virkning, at Foreningens Medlemmer forpligtes til at benytte disse Dokumenter eller Klausuler ved Bortfragtning af deres i Foreningen indmeldte Skibe.

Samtlige Lovændringer vedtoges enstemmig af den ekstraordinære Generalforsamling, kun med den Modifikation for Hovedforslagets Vedkommende, at det udtrykkelig bestemmes, at det ikke skal gælde for Skibe, som gaar i regelmæssig Fart.

Ved de vedtagne Lovændringer er det med Hensyn til Kontingentet blevet bestemt, at det skal være indtil 10 Øre pr. Brutto Reg.-Ton for Dampskibe og pr. Netto Reg.-Ton for Sejlskibe dog ikke mindre end 20 Kr. og ikke mere end 400 Kr. for hvert Skib. For Aaret 1913 har den samlede Bestyrelse vedtaget et Kontingent af 8½ Øre pr. Ton. Somtlige Lovændringer træder i Kraft fra 1. Januar 1913.

Norsk Højesteretsdom. En Lods fra Bergen blev i August Maaned i Fjor sat under Tillale for at have gjort sig skyldig i grov Uagtsomhed under sin Tjeneste som Lods paa Dampskibet »Viking» af Kjøbenhavn om Aftenen den 1. Februar 1911, idet han paa Skibets Tur fra Kristiansund til Aalesund under dets Fart forbi Rødholmen styrede i den røde Sektor fra Lepso Fyr i Stedet

for i den gule, hvilket havde til Følge, at Skibet kom paa Grund ved Rognholmen. Grundstødningen fandt heldigvis Sted ved Lavvande, saaledes at Skibet 1½ Time senere kom flot igen ved Højvande, uden at have taget nogen større Skade. Ved Bergens Meddomsrets Dom blev Tiltalte ikendt en Bøde af 50 Kroner. Han ansaas for at have udvist grov Uagtsomhed og maatte have vidst, at han ved at give Bagbords Ror, medens han havde Rødholmen rød og uden fremdeles at beholde Lepso Rev Fyr blankt, vilde volde en Ulykke. Naar Retten ikke har taget Anklagemyndighedernes Paastand om Fradømmelse af Tiltaltes Stilling som Lods til Følge, saa er det fordi han i henvend 28 Aar har været Kendtmand der paa Stedet og er godt kendt med Farvandet, saa det kan antages, at det er et rent midlertidigt Tilfælde af Tankeløshed eller Ubesindighed, hvorved han har foraarsaget Grundstødningen, og ikke Udygtighed.

Denne Dom blev af Anklagemyndigheden indbragt for Højesteret til Skærpelse af Straffen, idet den hævdede, at en Mand, som havde saa lidt Kendskab til Fyrene, ikke burde vedblive at være Kendtmand. Højesteret har imidlertid forkastet Anklagen, saa Tiltalte beholder sin Stilling imod at betale 50 Kroner i Bøde.

(»Norg. Hand. og Sjøft.»)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Spanien: Samtlige russiske Havne og Sardinien er erklæret for kolerasmittel.

Italien: Casablanca er erklæret for smittet af Byldepest.

Danske Motor-Fiskefartøjer til Udlandet. Frederikshavn Skibsværft og Flydedok vil i Løbet af Vinteren levere to Motor-Fiskefartøjer paa c. 200 Tons hver til Brasilien, hvortil der i øvrigt en Gang tidligere er leveret et Fartøj fra samme Værft.

Ogsaa fra Finland har Frederikshavn Skibsværft faaet Bestilling paa en stor Motorskonnert der skal være færdig om fire Maaneder.

Mange Tankskibe. »Norg. Hand. og Sjøft.» meddeler, at der for Tiden er ialt 96 Tankskibe, paa til sammen ikke mindre end meget nær en halv Million Tons, under Bygning paa britiske, tyske, hollandske og amerikanske Værfter. Omtrent 75 pCt. af denne store Tankflaade bygges efter Isherwood-Systemet, som saaledes synes at være særlig egnet for Tankskibe. Dette Systems væsentligste Kendemærke er, at de almindelige Spanter er fjærnet og erstattet med Langskibsforbindelser.

Traadløs Telegrafforbindelse mellem Norge og Amerika. I Følge en Meddelelse fra »Marconi's Wireless Telegraph Company» til dets herværende Agent, Hr. Sophus Berendsen, har Selskabet afsluttet en Kontrakt med den norske Regering om Oprettelsen af traadløse Telegrafstationer i Norge og i Omegnen af New York, til Lettelse for den telegrafiske Handelsforbindelse mellem Nord-Europa og Amerika. Indtægten af de forenede Stationer vil blive delt lige mellem den norske Regering og Markoni-Selskabet.

Selskabet skal have £ 70,000 for den norske Station, foruden Grund og Bygninger, samt 10 pCt. af Brutto-Indtægten. Kontrakten er afsluttet for 25 Aar, men den norske Regering har derefter Ret til at forny den. Stationerne skal paabegyndes saa hurtigt som muligt og skal være færdige inden tolv Maaneder efter at Grunden og Bygningerne er færdige.

Sejladsen paa Dansk Vestindien. Guvernementet for De dansk-vestindiske Øer har, efter Indstilling fra Karantænekommissionen paa St. Thomas, udstedt Bekendtgørelse om, at alle til dansk-vestindisk Havn ankommende Skibe skal medbringe Sundhedspas, udstedt eller attesteret af vedkommende danske Konsul, fra alle de Havne og Steder, de har anløbet i Vestindien, Syd- og Mellemamerika, for saa vidt der paa saadanne Steder findes dansk Konsul.

Dampskibsselskabet »Danmarks Udvidelsesplaner. Efter et Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Danmark fornylig, drøftedes, som bekendt, et Tilbud om at overtage 11 af de Dampskibsselskabet Hafnia tilhørende Skibe.

Resultatet af Bestyrelsens Forhandlinger blev dette, at man til Landmandsbanken indgav et Tilbud om Køb af Skibene, hvorefter der nu forhandles.

Verdens største Flydedok er bygget til den engelske Marine og i disse Dage slæbt fra Byggestedet i Birkenhead til Portsmouth. Dokken er 700 Fod lang og 150 Fod bred og kan løfte 40,000 Tons; den koster c. 15 Mill. Kroner. Denne flydende Kolos blev bygget i en i samme Anledning lavet Tørdok, hvis ene Side dannedes af en Mur, som var bygget op langs Floden. Da Dokken var færdig, blev Muren revet ned, og da Vandet steg, flød Dokken op.

Motor-Skibene. »Riget« meddeler et Forlydende om, at den italienske Regering har bestilt 4 Krigsskibe med Diesel-Motor hos Burmeister & Wain. Medens Maskinerne leveres af det danske Firma, skulde selve Skibene bygges paa et udenlandsk Værft.

God Chance for nogle unge, danske Styrmande. Et kgl. dansk Generalkonsulat meddeler os, at der i dette Efteraar vil være en god Chance for tre til fire unge, støtte og ædruelige danske Styrmande, der taler nogenlunde godt Engelsk, for at komme i fast Stilling i Østasien. Oplysninger om Stedet o. s. v. kan faas ved Henvendelse paa nærværende Blads Kontor mellem Kl. 10 og 3.

Drägerwerks Pullmotor. Marineministeriet har beordret Anskaffelsen af Høtoplivningsapparatet Pullmotor til Lilleheden Redningsstation, hvor Apparatet skal prøves.

Afsluttet Strejke. Santos, den 7. September. Strejken blandt Dokarbejderne her er i Dag afsluttet og Arbejdet genoptaget. (»Ritz. Bur.«)

Skoleskibet »Viking« er den 9. ds. ankommet til Mejillones i Chile (Sydamerika). Alt vel om Bord.

Dampskibet Kursk's Forlis. Kjøbenhavn, 10. September. Ved Soforhør i Dag i Sø- og Handelsretten i Anledning af Dampskibet »Kursk's« Forsvinden oplyste Det forenede Dampskibsselskabs Direktør N. Høst, at Skibet var afgaaet fra Antwerpen Mandag den 26. August, Kl. 12 Middag, med tyve Mands Besætning, seks Passagerer (Kaptajnens Hustru og Hotelforpagter Aune med Hustru og tre Børn, formentlig af St. Petersborg) samt Solods om Bord, og at Skibet Kl. 6½ samme Dags Eftermiddag har passeret Vliessingen. Skibets senere Forlis er derefter først sandsynliggjort ved, at ilanddrevet Vragods fra Skibet maatte anses henhørende til Rumlasten og synes senere fuldt konstateret ved Meddelelser til Selskabet, dels af 7. d. M., hvorefter tre Lig, hvoraf det ene efter Beskrivelsen maa være Kaptajn Wienckes, er fundet ilanddrevet, dels af 9. d. M., hvorefter Solodsens Lig er fundet. Om Skibulykkens Aarsag foreligger intet. (Ritz. Bur.)

Sydlynske Dampskibsselskab. Paa et Bestyrelsesmøde i Dag i Rudkjøbing i Sydlynske Dampskibsselskab valgtes Direktør Høst, Svendborg, til Formand for Bestyrelsen i Stedet for afdøde Sagfører Harder, Rudkjøbing. (Ritz. Bur.)

Skarpskydning ved Gøteborg. Udenrigsministeriet meddeler herved i Henhold til en Indberetning fra den kgl. Konsul i Gøteborg, at der vil finde en Skarpskydning Sted med Kanoner fra Oscar II.s Fort den 18., 19. og 20. denne Maaned, mellem Kl. 10 Formiddag og 1 Eftermiddag, for saa vidt der er hejst røde Flag paa Øen Älfsborg, St. Varholmen, Buskär og Gefveskär.

Reykjaviks Havn. Reykjavik, 15. September. Reykjaviks Byraad har akcepteret et af Firmaet Møntberg fremsat Tilbud vedrørende Havneanlægget til en Sum af 1,510,000 Kroner. (Ritz. Bur.)

Panamakanalen. Washington, 14. September. Marineministeriet meddeler officielt, at Panamakanalen vil blive aabnet for Trafiken i Efteraaret 1913. Meddelelsen hviler paa Ingeniørernes sidste Indberetning.

Dampskibsselskabet »Øresund«. Paa et den 16. ds. i Dampskibsselskabet »Øresund« afholdt Bestyrelsesmøde, vedtoges det at bygge et nyt Skib til Malmö-farten. Skibet skal indtræde i Farten i Foraaret 1914.

## Sø- og Handelsretsdom.

Den 27. Februar d. A. afsagdes der Dom i en Sag, der var anlagt af Entreprenør F. Henriksen mod A/S. Danske Lloyd til Betaling af 26,000 Kr. med Renter i Assurance for en forlist Muddermaskine og to selvlosende Pramme. Det oplystes under Sagen, at Citanten havde forsikret Maskinen hos det indstævnte Selskab for 20,000 Kr. og hver af Prammene for 3,000 Kr.; og at baade Maskinen og Prammene under Transporten fra Mors, hvor Citanten havde haft et Arbejde i Entreprise,



og her til Kjøbenhavn sank i Nærheden af Hals. Det er lykkedes senere at bjerge Maskinen og den ene Pram, og de Indstævnte paastaar sig derfor frifunden mod at betale 3,000 Kr. for den ikke reddede Pram. De gør gældende, at de bjergede Genstande bør istandsættes, da Skønsmændene har erklæret dem Istandsættelse værd, og at Citanten derfor maa nøjes med at faa Prammen, der kun er forsikret mod Totalforlis, udleveret i den Stand, hvori den forefindes, og Maskinen, der tillige er forsikret mod partikulær Skade, udleveret med Ret til senere Betaling af Istandsættelsesomkostningerne med det foreskrevne Fradrag for Forbedring. Citanten hævder, at han uanset Skønsmændenes Erklæring paa Grund af de gældende Regler om Kondemnation af beskadigede Skibe ogsaa for disse Genstandes Vedkommende maa kunne kræve Forsikringssummerne udbetalt med deres fulde Beløb som ved Totalforlis. Da Policerne indeholder den sædvanlige Bestemmelse om Kondemnation, naar Skibets Værdi i beskadiget Stand i Forbindelse med Istandsættelsesomkostningerne overstiger Forsikringsstaksten, og da den oprindelige Skønsforretning ikke indeholdt nogen Udtalelse om Værdien i beskadiget Stand, har Citanten under Sagen ladet foretage en ny Skønsforretning over Muddermaskinen og den bjergede Pram og herunder stillet Skønsmændene det Spørgsmaal, hvilken Værdi den bjergede Maskine og den bjergede Pram har i deres nuværende beskadigede Tilstand. Citanten angav ikke, om han ønskede at erfare disse Tings Ophugningsværdi eller deres Værdi som Genstand for Istandsættelse, og Skønsmændene kom heller ikke ind paa denne Distinktion, men besvarede kortelig Spørgsmaalet med at ansætte Muddermaskinen i den Stand, hvori den forefandt, til 5,500 Kr. og Prammen, som den fandtes i Vandet, til 700 Kr., dog som det hedder i Skønsforretningen, med Forbehold, at ingen større Skade findes paa Bunden af Muddermaskinen saavel som paa Prammen, naar de er taget paa Bedding. Citanten har nu, ved til den saaledes fremkomne Værdi af de nævnte Genstande i beskadiget Stand, ialt 6,200 Kr., at lægge ikke blot det af Skønsmændene til Istandsættelsen anslaaede Beløb af 11,695 Kr., men ogsaa Bjergningsudgifterne 8,000 Kr. og enkelte mindre Udgifter faaet et Beløb, der overstiger Forsikringsstaksten for de bjergede Genstande 23,000 Kr., og grunder derpaa sin Paastand om Genstandens Kondemnabilitet.

I de Synspunkter, som Citanten saaledes vil gøre gældende, kan der ikke gives ham Medhold. Policen opstiller for det Tilfælde, at et Skib er strandet eller sunket, den udtrykkelige Betingelse for, at Ejeren kan fordrø Erstatning som for Totalforlis, at Bjergningen ikke er fuldført inden 10 Maaneder fra Strandingsdagen. De danske Regler om Kondemnation gaar saavel efter Søloven som efter Søassurancekonventionens § 179, hvortil Policerne i det væsentlige slutter sig, ud paa, at Skibet skal istandsættes, saafremt det er Istandsættelse værd. Til denne Hovedbestemmelse knytter Konventionens § 179 den Udtalelse, at »Skibet antages ikke at være Istandsættelse værd, naar det ikke efter denne vil faa i det mindste en ligesaa stor Værdi som Beløbet af Istandsættelsesomkostningerne i Forbindelse med Værdien i beskadiget Tilstand.« Dette Udtryk »Værdien i beskadiget Tilstand« har paa forskellig Maade ofte givet Anledning til Misforstaaelser og til ganske mærkelige Paastande om, at Skibe, som utvivlsomt var Istandsættelse værd, desuagtet skulde betragtes som uistandsættelige, og at deres Ejere derfor skulde have Forsikringssummerne udbetalt fuldtud. Disse Misforstaaelser hænger gerne sammen med, at Skønsmændene — netop fordi de ikke har tænkt sig andet, end at vedkommende Skib skulde istandsættes — ved Ansættelsen af Værdien i beskadiget Stand udelukkende har angivet den Værdi, Skibet har som Del af et istandsat Skib. En Uklarhed eller Unøjagtighed ved denne Angivelse kan saa foranledige en Paastand om Kondemnation. I Virkeligheden burde denne Værdi fornuftigvis altid blive at

sætte netop lig Forskellen mellem den Værdi, Skibet vil faa efter Istandsættelsen og det Beløb, som Istandsættelsesomkostningerne vil andrage. Konventionens forannævnte Forudsætning, at Skibet i beskadiget Stand kan være mere værd end denne Forskel, kommer kun til at foreligge, naar Skibet ved Salg til Ophugning kan anlages at udbringe mere end ved at anvendes som Del af et genopbygget Skib. Den »Værdi i beskadiget Tilstand«, der faar Betydning ved Spørgsmaalet om Kondemnation, er saaledes Værdien af Skibet som Vrag, Værdien til Ophugning, og Konventionens forannævnte Udtalelse fastslaar kun den simple Regel, at naar Skibet vilde være mere værd til Ophugning end til Istandsættelse, kan Assuranceselskabet ikke fordrø at en saadan Istandsættelse — der vilde være et Spild af Værdier — skal finde Sted, eller med andre Ord, at Selskabet maa betale Erstatning som ved Totalforlis i de Tilfælde, hvor ingen fornuftig Reder, der ikke havde assureret, vilde vælge at istandsætte det beskadigede Skib.

De her omhandlede Policer gør i disse Bestemmelser kun den ene Ændring, at »Konventionens § 179 forandres saaledes, at Kondemnationen kun er bindende for Selskabet, naar Skibets Værdi i beskadiget Stand i Forbindelse med Istandsættelsesomkostningerne for den paa Rejsen lidt Skade overstiger Forsikringsstaksten.« Hvor denne sidste Takst altsaa er højere end den Værdi, Skibet kan faa ved Istandsættelse, vil der kunne blive Tilfælde, hvor Skibet i og for sig burde erklæres for kondemnabelt, men hvor Selskabet dog ikke har nogen Forpligtelse til at udbetale Erstatning som for Totalforlis. Denne Ændring paa dette enkelte Punkt i Konventionens Bestemmelser kan imidlertid fornuftigvis ikke medføre en Ændring i hele Beregningsmaaden. Kondemnationsspørgsmaalet maa stadig være afhængig af Skibets Ophugningsværdi.

I det heromhandlede Tilfælde maa Retten være tilbøjelig til at anlage, at Skønsmændene ved deres Besvarelse af Spørgsmaalet om Prammens og Maskinens Værdi i beskadiget Stand ikke har vurderet Genstandene til Ophugning, men ansat deres Værdi under Forudsætning af, at de istandsættes. Dels synes Maskinens Vurderingssum uforholdsmæssig høj under en modsat Forudsætning, dels tyder det tagne Forbehold derpaa. I saa Fald er Vurderingen ganske uden Betydning, og den fra Citantens Side skele Sammenlægning af de forannævnte Værdier interesseløs.

Men selv bortset herfra, og selv om man forudsætter, at Maskinens og Prammens Værdi som Vrag udgør 6,200 Kr., vilde Genstandene ikke kunne betragtes som kondemnabile. Citanten findes ikke berettiget til at medtage Bjergningsomkostningerne ved den skele Udregning. De foran om Kondemnation gældende Bestemmelser og de Betragtninger, hvorpaa de bygger, medfører ikke, at der ved Bedømmelsen af, om et indbjergt Skib er kondemnabelt, bør tages Hensyn til Størrelsen af den erlagte Bjergeløn. Har et Assuranceselskab for egen Regning og Risiko i god Tro til Forsvarligheden af en Bjergning ladet et sunket eller paa anden Maade forulykket Skib hæve eller indbjerge, synes Kondemnabiliteten udelukkende at maatte bedømmes efter et Skøn om, hvorvidt Skibet efter Indbringelsen er Istandsættelse værd. Men selv om man ansaa det rigtigt at tage Bjergelønnen med i Betragtning, kunde det i hvert Fald ikke være berettiget at medtage baade Bjergningsomkostningerne (8,000 Kr.) og den Værdi i beskadiget Stand, som de paagældende Genstande netop først har faaet ved, at Bjergningsarbejdet er udført, og ved at de er bragt til et Sted, hvor de har Salgsværdi. I nærværende Tilfælde maatte man for at bestemme den »Værdi i beskadiget Tilstand«, som der i saa Fald kunde være Tale om at medregne, udfinde den Salgsværdi, de indbjergede Genstande havde, medens de laa paa Bunden af Kattegal. Denne Værdi kan næppe ansættes til noget nævneværdigt Beløb. En Sammenligning af de Be-

løb, hvorom der kunde være Tale, vilde saaledes under ingen Omstændigheder kunne udbringe mere end Forsikringstaksten, og en Kondemnation kan efter Policens Bestemmelse ikke være bindende for Selskabet.

Herefter vil der være at give Dom efter de Indstævnet Paastand. Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

## Literatur.

Certepartier og Konnossementer, Haandbog, udgivet af Nordisk Skibsrederforening ved Bestyrer Johs. Jantzen, foreligger nu. Allerede i Aaret 1900 udgav Nordisk Skibsrederforening en Haandbog, udarbejdet af Foreningens Bestyrer Johs. Jantzen, under Tittlen: »Befragtningsklausuler og Havarier«. Om denne Haandbog skrev afdøde Skibsreder D. Torm den Gang bl. a.:

»Denne Bog afhjælper et længe følt Savn, og den burde findes om Bord i alle danske Handelsskibe, hvad enten det er Dampskibe eller Sejskibe. Nutildags er det nemlig ikke nok, at en Skibsfører forstaar at føre et Skib over Søen, men han maa ogsaa kende, hvad jeg vil kalde den merkantile og den juridiske Del af hans Virksomhed. Selv de dygtigste Redere staa ofte tvivlende overfor vanskelige Spørgsmaal paa disse Omraader, og de Fejl, som en Skibsfører, og for den Sags Skyld ogsaa en Reder, kan begaa ved Fragtslutninger, Havarier etc., er ofte af større Betydning end de Fejl, der maa tilskrives daarlig Navigering eller daarligt Sømandskab. Det er derfor heldigt, at der nu er udkommet en Bog, som indeholder en praktisk og let fattelig Fremstilling om Befragtningsklausuler og Havarier og som ligeledes indeholder mange vigtige Oplysninger af stor Interesse for Redere og Skibsførere, og overhovedet for enhver, som har at gøre med disse Spørgsmaal.

Hr. Bestyrer Jantzen har en i de skandinaviske Riger næsten enestaaende Erfaring i Spørgsmaal vedrørende Certepartier, Konnossementer, Negligence Klausuler etc., idet han daglig beskæftiger sig med disse Ting.

Den ny Haandbog, som nu er udkommet under ovenstaaende Titel, er i Følge Forfatterens Udsagn blevet nødvendig for at føre Fremstillingen i den ældre Haandbog à jour, navnlig paa Certepartiernes og Konnossementernes Omraade, og at supplere den med de Erfaringer, der er indhøstet i de forløbne Aar. At dette er sket paa en for Øjemedet heldig og praktisk Maade, og at der her foreligger et Arbejde, der er bygget paa den aarlange Erfaring og Indsigt i disse Sager, som Hr. Jantzen har haft en saa enestaaende rig Lejlighed til at vinde, borger jo den højt ansete Forfatters Navn for. Fordringerne til Rederes og Skibsføreres Kendskab til Søfartens juridiske Dokumenter og til de Punkter i disse, hvor Erfaringen har vist, at de kan give Anledning til stadige Rivninger mellem Kontraktens Parter, er visselig ikke mindre nu end for tolv Aar siden. Den gamle ansete Skibsreders Ord, at en saadan Haandbog bør findes om Bord i alle danske Skibe, hvad enten det er Dampskibe eller Sejskibe, kan derfor ogsaa med fuld Føje anvendes paa den nu foreliggende Udgave. Bogen, hvis Sidetal er omtrent 400 og hvis Pris er Kr. 7,50 pr. indbundet Eksemplar, kan derfor anbefales paa det bedste.

Foruden de mange Spørgsmaal som staa i Forbindelse med Bogens egentlige Emne, indeholder den som Tillæg York-Antwerp-Reglerne, Konnossementslove, Love angaaende Transport af Dækslast, London Conference Rules of Affreightment, 1893, London & Baltic printed rates of freight, Kulminegarantier, Certepartiformer og Konnossementsformer.

## Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

### Assurance for Dækslast af Koks.

Et dansk Dampskib befragtedes i Fjor Foraar for Rejser med Koks fra Newcastle til Kronstadt, og der fandtes i Certepartiet en Klausul, som gav Rederiet Adgang til at transportere Koks ogsaa paa Dækket, mod at Rederiet betalte Ekstraassurance for Dækslasten. Rederiet havde tidligere for lignende Assurance betalt Ekstrapræmie, som varierede fra £ 3 til £ 5 som det regelmæssige og gik derfor ud fra, at der ikke kunde være nogen større Risiko forbundet ved at paalage sig en saadan Forpligtelse. Imidlertid blev Rederiet for den Rejse, hvorom her er Spørgsmaal, og som udførtes i Løbet af Sommeren, belastet med ikke mindre end £ 25.6.3 som Ekstraassurance paa Dækslasten. Undersøgelser, som Foreningen har anstillet i den Anledning, har bragt paa det rene, at Assurance af saadan Dækslast er en Risiko, som ikke er let at placere. Man kan vel som Regel faa Assurandørerne til at overtage den; men de er helst fri for den, og det hænder, at de helt nægter at overtage den. Befragterne paastaar i dette Tilfælde at have betalt £ 15.15.9 med en Rabat af 5 pCt.; men da Befragterne, saavidt vi har kunnet bringe i Erfaring, havde Aarspolice med deres Assurandører, er det vanskeligt at kontrollere Rigtigheden af denne Beregning. Hvis Befragterne i et saadant Tilfælde uden at tage noget Hensyn til andel end deres egne Interesser, dækker Lasten under Dæk og tegner særskilt Assurance for Lasten paa Dæk, saa bliver Præmien langt større, end om der tegnes Assurance for en fuld Last paa og under Dæk. Dette sidste synes at være den rimeligste Fremgangsmaade, saa at Rederiet i saa Fald debiteres for en forholdsmæssig Andel for Præmien af Dækslasten, og saafremt man indgaar paa en Klausul, som den anførte, bør man forbeholde sig enten, at Ekstrapræmien ikke skal overskride f. Eks. £ 5.0.0. eller at Modtagerne skal tegne Assurance for hele Lasten paa og under Dæk, og at Ekstrapræmie for Dækslasten skal beregnes paa Grundlag deraf.

### Regular Hamburg Coal Trade excepted.

Dette er, som man ved, en almindelig forekommende Klausul i evropæiske Maanedscertepartier, hvor Skibe anvendes eller agtes anvendt i de hjemlige Farvande i kort Fart. Klausulen udelukker Befragterne fra at henvende Skibet i regelmæssig Kulfart paa Hamburg, det vil sige, Kul til Hamburg og i Ballast tilbage til en Kullhavn. Grunden til denne Klausul er den nærliggende, at det slider for meget paa Skibet, og at dette i det Hele udsættes for alfor stor en Risiko ved disse ganske korte Rejser, som medfører idelige Anløb af Havne og Navigering i grunde og farlige Farvande. Det siger sig selv, at det er Erfaringen for, at Skibene, naar en saadan Undtagelse ikke har været indført i Certepartiernes, har været benyttet i saadan Fart, som har hevet Klausulens Optagelse; men samtidig maa man huske paa, at Klausulen i Virkeligheden ikke med den Ordlyd, den nu har, dækker, hvad den skal. Om Befragterne sender Skibet i regelmæssig Kulfart til Hamburg eller Antwerpen eller Rotterdam kommer for saa vidt Rederen ud paa et; der er samme Grund for ham til at reservere sig i alle Tilfælde. Nylig forelagde en Reder Foreningen det Spørgsmaal, om han med en saadan Klausul kunde nægte Befragterne at bruge Skibet i regelmæssig Kulfart paa Antwerpen, hvilket de faktisk havde gjort, og Rederen forlangte i den Anledning en Fragtgodtgørelse. Befragterne var respektable Folk, som frivillig tilhød en ringe Forhøjelse af Fragten som et rimeligt Vederlag. Selv om en Voldgiftsret uden Tvivl vil have Sympati med Rederen, er det dog ikke sandsynligt, at den vil anse sig berettiget til at til-

sidesætte Kontraktens klare Ord og antage, at et Forbud mod regelmæssig Kulfart paa Hamburg ogsaa gælder regelmæssig Kulfart paa Antwerpen, om end Motiverne passer lige godt i begge Tilfælde.

Denne Klausul bør for Fremtiden forandres, saa den kommer til at lyde: »Regular Coal trade on Hamburg or other similar trade to other continental ports to be excluded« eller noget lignende.

#### Rømning i meksikanske Havne. — Den meksikanske Immigrationslov.

Den norske Legation i Meksiko indberetter, at den meksikanske Immigrationslovs Art. 13 bestemmer, at Rejsendes Landgang fra Skibene skal foregaa paa en af Immigrationsinspektøren fastsat Tid og Sted for herigennem blandt andet at søge hindret, at Personer, der i Følge Immigrationsloven er uberettiget til at opholde sig i Republiken, gaar i Land. Landgang, der finder Sted paa Tid og Sted, der ikke er blevet fastsat af Immigrationsinspektøren, bliver betragtet som ulovlig. Alle Personer, der paa denne Maade ulovlig maatte være kommen i Land, søges snarest mulig bragt om Bord igen, og Skibets Kaptejn bliver i Tilfælde af en saadan Overtrædelse af Immigrationsloven idømt en Mulkt af fra 100 til 1,000 Pesos, (1 Pesos = Kr. 1.87) eller straffet med Arrest.

Et af den meksikanske »Secretaria de Gobernacion« udstedt Cirkulære af 26. Juli 1909 henleder i Forhindelse hermed Opmærksomheden paa, at det hyppig hænder, at der til de meksikanske Havne indkommer Skibe, som medbringer Forbrydere eller andre mindre heldige Individuer, der er opført paa Listen som tilhørende Skibets Besætning, men som kun medfølger Fartøjet for at gaa i Land i meksikansk Havn mod at yde Arbejde om Bord under Rejsen. Det anføres videre, at det ogsaa gennem Rømning eller Afskedigelse paa Grund af daarlig Opførsel oftere hænder, at der i Republiken indkommer Personer, som i Følge Immigrationsloven ikke har Tilladelse til at opholde sig i Meksiko. I Cirkulæret gøres derhos opmærksom paa, at ogsaa Skibenes Besætninger er underkastet Immigrationslovens Bestemmelser, ligesom det meddeles, at der for at søge hindret, at Immigrationsloven paa denne Maade overtrædes, er udstedt følgende Bestemmelser i Tilslutning til det gældende Reglement:

1) Skibsførerne har Forpligtelse til at opføre i Passagerlisten samtlige Personer, som gaar i Land for at opholde sig i Republiken, heri ogsaa indbefattet Sømænd.

2) I Tilfælde af, at en Sømænd afmonstres, eller Skibsføreren, efter at Skibet er gaaet til Ankers og Immigrationslisten er forelagt rette Vedkommende, bliver bekendt med, at en Sømænd har bestemt sig til at tage Ophold i Meksiko, skal Skibsføreren straks indberette dette til Immigrationsinspektøren, for at vedkommende Sømænd kan blive underkastet den nødvendige Eksamination.

3) Sømænd, som er gaaet i Land uden vedkommende Immigrationsinspektørs Vidende, bliver at betragte som kommen ulovlig i Land og er derfor underkastet Immigrationslovens Bestemmelser.

Af ovenstaaende vil det fremgaa, at vedkommende Skibsfører i Tilfælde af Rømning fra hans Skib, selv om han straks har indmeldt Sagen til rette Vedkommende, vil kunne risikere at blive idømt en Bøde af Størrelse fra 100 til 1,000 Pesos. Specielt vil vedkommende Skibsfører lettelig udsætte sig for at maatte erlægge Mulkt eller i ethvert Fald stille Kaution for Beløbet, indtil Sagen bliver endelig afgjort, dersom vedkommende Rømning ikke paagribes og føres om Bord igen.

I meksikanske Havne bør derfor særlige Forholdsregler søges iagttaget fra Skibsføreren Side for at hindre Rømning. Om nogen af Mandskabet alligevel skulde faa Lejlighed til at rømme, anbefales det straks at indmelde Sagen til Havnechefen og Immigrationsinspektøren (eventuelt Immigrationslægen) samt derhos ogsaa til det paa-

gældende Lands Konsul paa Stedet, for at denne paa bedste Maade kan tage sig af Sagen og eventuelt forebringe den for Legationen i Meksiko.

## Fragtmarkedet.

En ganske ualmindelig Stramhed karakteriserer alle Markeder uden Undtagelse, og i de fleste Retninger er der indtraadt yderligere og ganske betydningsfulde Stigninger i Ugens Løb. Vi skrev forrige Uge, at vi var af den Anskuelse, at vi i flere Retninger endnu ikke havde set Toppen, og dette er tilfulde bleven bekræftet, ja vi mener endog, at der er endnu mere Opgang i Vente. Begæret efter Tonnage er alle Vegne meget stort, og navnlig for den danske Tonnage er det glædeligt, at der nu er stor Rigelighed paa Kornlaster fra Østersøen til Rater, som daglig har været i Stigen. Fra Libau er f. Eks. Raten til Rotterdam nu oppe paa over 1/6 Havrebasis pr. prompt, fra Petersborg omkring 2/1½ Hvedebasis, fra Königsberg noget lignende; altsammen Rater, som er mindst lige saa høje som paa samme Tid i det berømte Aar 1900. Kulfragterne ind til Østersøen er samtidig meget faste, og fra Forth kan der f. Eks. nu faas 7/6 til Kronstadt. Trælastfragterne er ogsaa helt igennem bedre, ja hele Shillings pr. Favn eller Std. end for blot en halv Snes Dage siden. Desuden er Middelhavsfragterne baade ud og hjem ganske glimrende. For Kul fra Østkysten kan nu faas 14/ til Genua. Fragterne fra Sortehavet er ogsaa gaaet stærkt op, og der er for prompt Lastning betalt 18/6 N. C. fra Novorossisk, 17/ for store Baade fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn, 18/ à 18/6 Hamburg, medens Azow betalte 1/ mere, ja op til 19/4½ N. C. for en 3.500 Tons Baad. Opgangen er 2/ à 3/ pr. Unit i Ugens Løb. Som Følge af Sortehavets Fasthed er ogsaa Østen højere. Vender vi os mod de amerikanske Markeder, da er ogsaa disse højere og meget faste. Fra U. S. er der et stort Begær, og der betalles f. Eks. paa Netto Charter fra Golfen 22/ à 23/6 til U. K. eller Kontinentet, 4/9 pr. Qr. Hvede, 130/ for Tommer til Holland (én Lossehavn), 181/3 Buenos Aires, 193/9 Bahia Blanca, medens en god Rumbaad (172 Kbf.) fik 71/3 for Bomuld til Liverpool eller Bremen. Fra Baltimore kan faas 3/3 pr. Qr. Havre til udsøgt Havn og for Planker fra Kanada c. 70/ fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. La Plata Markedet er meget stramt og op til 32/6 betalles fra San Lorenzo Grænsen pr. September, 30/ fra Buenos Aires. Der er mange Ordre i Markedet lige til ind i 1913. Samtidig er Kulfragterne udefter fine, idet der kan faas c. 24/ baade fra Wales og Østkysten. Endelig skal vi nævne, at der stadig er et meget stort Begær for Baade paa Timecharter til særdeles smukke Fragter. Navnlig pr. prompt og for korte Perioder er Raterne meget høje, men der er ogsaa gode Fragter at faa for flere Aar frem i Tiden, hvilket viser, at der er Stabilitet i Tingene.

(Skrevet den 17. September 1912.)

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der Laster nok i Markedet, men Fragtraterne har paa Grund af de stigende Assurancepræmier kulmineret, saa at nogle Befragtere, som ikke er stærkt presset for Tonnage, byder lavere Fragter, hvilket dog endnu ikke er akcepteret. Bottenhavet særlig Norrbotten ligger fremdeles godt for; Rusland har flere Oljekagefragter til gode Rater; Tyskland udbyder adskillige Kornlaster, hvilket ogsaa finder Sted i Danmark for Oktober Afskibninger. Syd- og Vestsverig samt Østnorge er uforandret med ikke saa faa Laster. Den fraglledige Tonnage er fremdeles ikke stor og som Forholdene stil-

(Fortsættes Side 528.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), KABELLÆNGDER (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er rettvise, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegener og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2196. Mærkebojer udlægges midlertidig. Kongedyb. Sundet.** Den 24de September 1912 vil der til Vejledning for Opankring af fremmede Orlogsskibe blive udlagt Mærkebojer i Kongedyb. Bojerne vil blive udlagt saavel V. som Ø. for den hvide Lyssvinkel i Provøsten Forfyr, saaledes at Sejladen i denne kan foregaa uhindret. De V.-lige Bojer vil komme til at ligge S. og V. for Middelpult, fra tværs af Lynetten til tværs af Stubbens Bojgebyrder; de Ø.-lige Bojer vil nærlige følge 10 m Kurven langs Middelpult fra NØ. for Mellemfort til NV. for Middelpult-grounds-Fort.

Det anbefales at foretage Sejladen mellem Kronløb og Kongedyb Ø. om Middelpult, saavel Bojerne er udlagt.

**2197. Fyrskib indruges og Fyr tændes. Korsør. Store-Bælt.** Den 25de September 1912 indruges »Korsør« Fyrskib og Korsør Vinkelfyr tændes. Fyret er et Blinkfyrt, der viser Tre-Blink hver 15 Sek., Blink c. 1½ Sek., Mørke c. 2 Sek., Blink c. 1½ Sek., Mørke c. 1½ Sek., Blink c. 1½ Sek., Mørke c. 1½ Sek., Mørke c. 2 Sek., S. 62½° Ø. til S. 16° V., hvidt fra S. 16° V. til S. 70° V. (Lysen er forstærket fra c. S. 60° V. til c. S. 70° V.), rødt fra S. 70° V. til V., grønt fra V. til N. 22° V. Flammens Højde 10 m, Synsvide 11 Sm for hvidt og rødt Lys. 10 Sm for grønt. Lysevne: 19 Sm for forstærket hvidt Lys. 15 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Fyret vises fra en rød (ikke som tidligere angivet grønt) Gitterkonstruktion med hvidt Lanterrelag paa et graat granitklædt Betonunderlag. Hele Højden over Vandet: 12 m. Linseapparat. Taagsignal gives med Sirene, Tre-Stød hver ½ Minut. 55° 19' 53" N. Br. 11° 07' 07" Ø. Lgd.

Kommer Fyret i Uorden, udlægges Fyrskibet paa sin nuværende Plads. (Kort Nr. 156, 160, 163, 220, 221 og 251. Danske Lods, Side 336. Havne-Lods, Side 74. Fyr-Fort. Nr. 258 og 258 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1158. Kjøbenhavn 1912.)

**2198. Vragvæger inddraget. Gamle-Tolk. Grønland, Østersøen.** Mindste Dybde over Vraget af Jagten »Hullid«, der ligger i 2, m Vand c. 500 m SØ. fra Vagøren med 3 Koste paa V.-Siden af Gamle-Tolk, er nu 2, m. Vragvægeren er inddraget. Vraget: 54° 51' (15°) N. Br. 12° 10' (00°) Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1258. Kjøbenhavn 1912.)

**2199. Lanterner tændes. Fejø-Slettovej og Lindholm-Rev. Smaalands-Farvandet.** 1) Paa et Stativ c. 225 m NV. for Risprikken paa Sø-Spidsen af Fejø-Slettovej er tændt en hvid Lanterne. 54° 56' (28°) N. Br. 11° 28' (30°) Ø. Lgd.

2) Paa et Stativ c. 225 m SV. for Risprikken paa NØ-Siden af Lindholm-Rev tændes den 28de September 1912 en hvid Lanterne. 54° 53' (11°) N. Br. 11° 27' (20°) Ø. Lgd.

For begge Lanterner er Flammens Højde: 2 m og Synsviden: c. 4 Sm. (Kort Nr. 157, 251 og 185. Danske Lods, Side 543 og 547. Fyr-Fort. Nr. 481 A og B.)

**2200. Tænding af Fyr udsat. Hafnarnes. Fåskrudsfiord. Island Ø.-Kyst.** Hafnarnes Fyr vil først blive tændt i Begyndelsen af Oktober 1912. 64° 51' (50°) N. Br. 13° 45' (32°) V. Lgd. (Kort Nr. 192, 214 og 239. Islandsk Lods, Side 158. Fyr-Fort. Nr. 608 B.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2031. Kjøbenhavn 1912.)

**2201. Koraltrev rapporteret. St. Croix SV. Dansk Vestindien.** Damperen »Hosfilus« med 7 m Dylgaaende har stød paa et ikke kortlagt Koraltrev ud for SV.-Pynten af St. Croix. S. 3° Ø. fra SV.-Pynten og S. 52° V. fra Løng Pynt. Stedet vil blive nærmere undersøgt. SV.-Pynten: 17° 40½' N. Br. 64° 54' V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**2227. Afmærkning forandres. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrent den 14de September 1912 udlægges Channel Stumpønde 3 B i 7, s m Vand ved N.-Enden af Cut B V.-lige Bred, N. 60½° Ø. fra Mullet Key Shoal Fyr og S. 32° Ø. fra Point Pinales Fyr, og Channel Spidstønde 6 B inddrages. Point Pinales Fyr: 27° 41' 47" N. Br. 82° 36' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1577. Kjøbenhavn 1912.)

**2228. Belysning forandres. Hillsboro Bay. Tampa Bay. Florida.** Omtrent den 14de September 1912 tændes Hillsboro River Entrance Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Banke, som staar i 2, m Vand. N. 9¼° Ø. fra Hillsboro Bay Fyr Nr. 7 og S. 82¼° Ø. fra Middle Ground Baake. 27° 54' 17" N. Br. 82° 26' 17" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Banke, som staar i 1, s m Vand, c. 1300 m S. 26¾° Ø. fra Forfyret. 27° 53' 40" N. Br. 82° 25' 57" V. Lgd.

Samtidig nedlægges Hillsboro Bay Fyr Nr. 8 og 9.

**2229. Fyr tændes. South Pass. Mississipp River. Louisiana.** Omtrent den 16de September 1912 tændes følgende Fyr ved Indløbet til South Pass: 1) Østerville hvide, faste Fyr paa South Pass SV.-lige Bred, 3¼ Sm N. 40° V. fra South Pass Bagfyrt. 2) Depot Point røde, faste Fyr paa South Pass Ø.-lige Bred, c. ¼ Sm S. 47° Ø. fra Head of Passes Fyr. Begge Fyr er ubevogtet. Head of Passes Fyr: 29° 08' 34" N. Br. 89° 15' 05" V. Lgd.

#### VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**2230. Fyr forandret. Pedra Secca. Parahiba Flod. Brasilien.** Fyret paa Pedra Secca viser nu hvidt To-Blink hver 10 Sek. I øvrigt uforandret. 6° 56¾' S. Br. 34° 49½' V. Lgd.

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2231. Fyr forandret. Ajaccio. Korsika.** Fyret paa Molen ved Kåstellet i Ajaccio viser nu hvidt To-Blink hver 10 Sek., Blink 0, s Sek., Mørke 2, s Sek., Blink 0, s Sek., Mørke 6, s Sek. Synsvide: 25 Sm. I øvrigt uforandret. 41° 54' 57" N. Br. 8° 44' 34" Ø. Lgd.

**2232. Havnearbejder. San Remo. Italien.** Der foretages Uddybningsarbejder i San Remo Hav i den Del, der ligger mellem Indermolens Forlængelse og en Linie parallel med S.-Molen og 60 m fra denne. Arbejdsstedet er afmærket med 4 Tønder. Uddybningsforegaar udefra og indefter. 43° 48' N. Br. 7° 47" Ø. Lgd.

**2233. Fyr forandret. Trapani. Sicilien.** Det grønne Fyr med Formærkelser paa Hovedet af Denningens Ronciglio om Skivbord for Indgaaende i Trapani Havn er ombyttet med et grønt Fyr, der viser, Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0, s Sek., Mørke 2, s Sek. 38° 00' 35" N. Br. 12° 30' 26" Ø. Lgd.

**2234. Fyr forandret. Barletta. Italien Ø.-Kyst.** Det hvide, faste Fyr paa Hjørnet af V.-Molen i Barletta Havn er ombyttet med et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Det nye Fyr har større Lysevne end det tidligere. 41° 19' 36" N. Br. 16° 17' 17" Ø. Lgd.

**2235. Stags borttaget. Ancona. Italien Ø.-Kyst.** Stagen med Cylinder paa Skarret Colonetta nær ved Petroleums-Molen i den S.-lige Del af Ancona Havn er borttaget; Stedet er uddybet til 4 m. 43° 36' 53" N. Br. 13° 30' 20" Ø. Lgd.

**2236. Fyr forandret. S. Giovanni in Pelago. Istrien, Østerrig-Ungarn.** Det midlertidige, hvide Lynfyrt paa Skarret S. Giovanni in Pelago er ombyttet med et hvidt Fyr, der viser To-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0, s Sek., Mørke 2, s Sek., Lyn 0, s Sek., Mørke 6, s Sek. Synsvide: 14, s Sm. Hvidt Tann ved Fyrvorterhus. 45° 02' N. Br. 13° 37' Ø. Lgd.

**2237. Fyr forandret. Porto Castela. Phalerum Bay. Grækenland.** Castela Havnefyrt viser nu grønt, fast Lys. 37° 36' N. Br. 23° 40' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 676. Kjøbenhavn 1910.)

**2238. Midlertidigt Fyr tændt. Hora (Khoraz). Marmorhavet, Tyrkiet.** Ved Foden af det beskadede Hora (Khoraz) Fyrtaarn er tændt et midlertidigt, hvidt Fyr, der viser Lys med En-Formærkelser hver 3 Sek. Synsvide: 8 Sm. 40° 42' N. Br. 27° 19' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2024. Kjøbenhavn 1912.)

**2239. Vrag flyttet. Kertsch-Joniske Straade. Sorte Hav. Rusland.** Vraget af Damperen »Kalmus« er nu bragt hen paa Tusla (Tuslinski) Sandtunge og ligger 28, s Kbl S. 78½° Ø. fra Pavlovski lave Fyr. Foran og agten for Vraget ligger en hvid-sort Spirtønde med Flag. Lystønden og de 4 Spirtønder ved Vragets tidligere Plads er inddraget. Vraget ligger i Linien »Pavlovski høje Fyr overet med Tusla Lystønde«. Pavlovski høje Fyr: 45° 18' 38" N. Br. 36° 27' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1312. Kjøbenhavn 1912.)

**2240. Ledefyr forandret. Genitschesk. Azovske Hav.** Genitschesk røde Ledefyr er slukket og ombyttet med: 1) Et grønt, fast Forfyrt. Flammens Højde: 10 m. 2) Et rødt, fast Bagfyrt. Flammens Højde: 18 m. Forfyret: 46° 10' N. Br. 34° 49' Ø. Lgd.

## I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 2202. Vrag forgyves efterføgt.** *Gustka Sandön V. Sverrig.* Vragresterne paa c. 58° 25' N. Br. 18° 46' Ø. Lgd. har været forgyves efterføgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2134. Kjøbenhavn 1912.)
- 2203. Fyr forandret.** *Bredskär. Umeå. Bottniske Bugt.* Bredskär N-lige og S-lige Fyr er nu forandret. Synsvide: 11 Sm for N-lige og 10 Sm for S-lige Fyr. N-lige Fyr: 63° 39' 33" N. Br. 20° 18' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1221. Kjøbenhavn 1912.)
- 2204. Fyrskibs Belliggenhed.** »Storbroten«. *Aalandøer V. Finland.* De nyeste russiske Opmaalinger viser, at Fyrskibet »Storbroten« ligger c. 1 Sm V. t. N. ¼ N. Br. 2, m Stedet paa Storbroten. c. 60° 36' N. Br. 19° 13½' Ø. Lgd.
- 2205. Fyr slukket.** *Krivaya. Nera Munding. Finske Bugt. Rusland.* Det hvide, faste Fyr paa V.-Enden af Krivaya Mole er slukket; Mølen borttages. 59° 53½' N. Br. 30° 12½' Ø. Lgd.
- 2206. Lystønde udlagt.** *Kap Surup. Finske Bugt.* En hvid Lystønde, der viser 26 m i 28 hvide Lyn hvert Minut, er udlagt i 28 m Vand, c. ½ Sm NV. for 0, m Stedet, der ligger 1, m Sm NV. fra Kap Surup øvre Fyr. Naar Lystønden maa indtrædes, erstattes den af en hvid Spiritønde med sort, nedadvendt Køl over sort Ballon. Kap Surup øvre Fyr. 59° 28' N. Br. 24° 23' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155 og 205.)
- 2207. Vrag borttaget.** *Dinholm NØ. Tyskland.* Vraget NU. for Dinholm, paa 54° 18' 48" N. Br. 13° 08' 18" Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1967. Kjøbenhavn 1912.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

- 2208. Skydøvelser.** *Oskar II's Fort. Göteborg Skerzgaard. Sverrig.* Den 15de, 19de og 20de September 1912 skydes der med Kanoner fra Oskar II's Fort fra Kl. 10 Fm. til Kl. 1 Em. Under Skydningen er røde Flag højt paa den Allsørg, St. Varholmen, Buskär og Golvskär. Under Skydningen er Forvundet inden for Linien Allsørg—Gåsöund—Hisingens S.—Strand—St. Varholmen S.—Sids—Gröte S.—Sids—Buskär Fyr—Galle Ulfvud—N.—Kysten af Galle, Brandt og Rif—Rif—NØ.—Pylt—Lerholmen—Ålsborg spærret for Søjæds, dog maa mandskinderne Skibe passere Forvundet med størst mulig Fart. Buskär: 57° 38½' N. Br. 11° 40½' Ø. Lgd.

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 2209. Vrag uskadeliggjort.** *Nordøen.* Paa 56° 33' N. Br. 6° 37' Ø. Lgd. er fundet et Vrag, der er uskadeliggjort.
- Vraget er formentlig identisk med det fra flere Skibe observerede Vrag. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1908. Kjøbenhavn 1912.)
- 2210. Vrag borttaget.** *Nymundegab V. Nordsøen.* Selskabet der var observeret drivende 6 Sm V. for Nymundegab, er indhjulset. Nymundegab: 55° 48' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2157. Kjøbenhavn 1912.)
- 2211. Drivende Vrag.** *Helgoland SSV. Tyskland.* En lodret stannende Masteton, der tilsyneladende sad fast i noget under Vandet, er den 8de ds. observeret c. 9 Sm SSV. fra Helgoland. Helgoland Fyr: 54° 10' 58" N. Br. 7° 53' 11" Ø. Lgd.
- 2212. Lystønde atter paa Plads.** *Steingrund S. Helgoland Ø.* Lystønden »Steingrund S.« er atter paa Plads. 54° 13' 44" N. Br. 8° 03' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1974. Kjøbenhavn 1912.)
- 2213. Afmærkning forandret.** *Unterweser.* I den nærmeste Fremtid udlægges en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, paa den røde Spiritønde Vs Plads neden for Brake ved Overgangen fra Sandstedt til Grosser Pater Ledelythine.
- Lystønde W ved Klippkammerstedet paa Brake Red indlægges og lidt neden for dens Plads udlægges en rød Spiritønde. Lystønde W: 53° 20½' N. Br. 8° 30' Ø. Lgd.
- 2214. Drivende Vrag.** *Scheveningen NV. Holland.* Den 8de September d. A. er der NV. ¼ V. fra Scheveningen Fyr observeret et Vragstykke, tilsyneladende Bunden af et Fiskefartøj, paa Ruten: »Haaks« Fyrskib—Hoek van Holland. Scheveningen Fyr: 52° 06½' N. Br. 4° 16' Ø. Lgd.

## IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

- 2215. Fyr tændt.** *Nord de Cayeux. Estuaire de la Somme, Frankrig.* Nord de Cayeux røde Lyfyr er nu tændt, og det midlertidige røde, faste Fyr er slukket. Ligeledes er Syd de Cayeux hvide Lyfyr slukket. Nord de Cayeux Fyr: 50° 11' 42" N. Br. 1° 30' 46" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1897. Kjøbenhavn 1912.)
- 2216. Fyr atter normalt.** *Bas Sablons. Bate de Saint-Malo.* Bas Sablons grønne Forfyr brændes atter normalt. Synsvide: 16. Sm. 48° 38' 12" N. Br. 2° 01' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2888. Kjøbenhavn 1911.)

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 2217. Tønde forandret.** *Pierre Alien. Pointe de Portrieux. Baie de Saint Brieno, Frankrig.* Spidstønde Nr. 2 med Kogle ved Skæret Pierre Alien, er ombygget med en Spiritønde Nr. 2 med Kogle. 48° 39' 01" N. Br. 2° 49' 00" V. Lgd.
- 2218. Belysning af Vrag.** *Ørtonde.* Bankerne oven for og neden for Vraget af »Montgomery« har nu ingen Tøndebelegelse; et svært, hvidt, fast Fyr er tændt paa hver af dem. 44° 58' 44" N. Br. 0° 32' 54" V. Lgd. og 44° 59' 09" N. Br. 0° 33' 07" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 550. Kjøbenhavn 1910.)
- 2219. Fyr tændt.** *Afmærkning forandret. Cadix. Spanien.* Paa den nu færdige Reina Victoria Mole er tændt et hvidt og grønt, fast Fyr paa N.-Enden og et hvidt og rødt, fast Fyr paa S.-Enden af den vdre Del af Mølen. Lystønde Nr. 5, der viser rødt, fast Lys ved V.-Kanten af Cabezeuela Shoal, ligger nu 13, Kl S. 72° Ø. fra Reina Victoria Møles SØ.-Hjørne. Den grønne Spidstønde ud for Cabezeuela Point er inddraget. Reina Victoria Mole: 36° 31½' N. Br. 6° 17' V. Lgd.
- 2220. Grunde fundet.** *St. John's Harbour. Newfoundland Ø.-Kyst.* Ved Indløbet til St. John's Harbour er fundet følgende Grunde: 1) Winter Bank med 27 à 35 m Vand ligger 5½ Kl NØ. t. N. fra North Head. 2) Fiere Steder med 14 à 18 m Vand ligger c. 1 Kl fra Kysten N. og Ø. for North Head. 3) Der er 16 m Vand i Ledhinen (60 røde Fyr) 0, Kl S. 57° V. fra North Head. Indløbet: 47° 33½' N. Br. 52° 40½' V. Lgd.
- 2221. Taegesignal-Stationer Belliggenhed.** *Tides Point. Placentia Bay. Newfoundland S.-Kyst.* Tides Point Taegesignal-Station ligger paa Tides Cove Point, c. 9 Sm N. 34° Ø. fra Little Barin Island. 47° 06' 30" N. Br. 55° 03' 55" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1862. Kjøbenhavn 1912.)
- 2222. Taegesignal-Station oprettet.** *Middle Head. Little St. Lawrence Harbour. Placentia Bay. Newfoundland S.-Kyst.* Paa Middle Head mellem Great og Little St. Lawrence Harbors er oprettet en Taegesignal-Station, der giver Taegesignal med Diaphan, Tre-Slod hver 89½ Sek., Slod 1½ Sek., Pause 3 Sek., Slod 1½ Sek., Pause 3 Sek., Slod 1½ Sek., Pause 80 Sek., 46° 54' 00" N. Br. 55° 20' 30" V. Lgd.
- 2223. Fyr tændt.** *South Ingouish Harbour. Cape Breton Island.* Ved Yderenden af Dolge-lyrdren paa N.-Siden af Indløbet til South Ingouish Harbour, over for Fyret paa Havens S.-Side, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 9 Sm. 46° 38' 15" N. Br. 60° 23' 15" V. Lgd.
- 2224. Tønde udlagt.** *Cornwall Rock. Cape Sable V. Nova Scotia.* En rød Spiritønde, mærket »Cornwall Rock«, er udlagt 1 Kl S. 75° V. fra Cornwall Rock, som ligger 5, Sm S. 80° V. fra Cape Sable Fyr. Tønden: 43° 22' 44" N. Br. 65° 41' 37" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2105. Kjøbenhavn 1911.)
- 2225. Fyr forandret.** *Sable Island.* Fyret paa Sable Island V.-Ende vil i Løbet af Efteraaret 1912 blive forandret til et hvidt Blinkfyret, der viser Et-Blink hver 5 Sek. Under Forandringen ombygtes Fyret med et midlertidigt hvidt, fast Fyr. 43° 56' 38" N. Br. 60° 06' 39" V. Lgd.
- 2226. Tønder udlægges.** *Boston Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.* Omtrunt den 15de Oktober 1912 udlægges følgende Tønder, Pedlocks Island Channel Spiritønde, 1, m i Vand i Løbet rundt SV.-Enden af Pedlocks Island: 1) Nr. 1 N. 73° Ø. fra Hanzmanns Island Ledige Banke og S. 9½° Ø. fra Long Island Head Fyr. 2) Nr. 2. Henholdsvis N. 70½° Ø. og S. 1° Ø. fra samme Punkter. 3) Nr. 3. Henholdsvis S. 72½° Ø. og S. 8¼° Ø. fra samme Punkter. 4) Nr. 4. Henholdsvis S. 72½° Ø. og S. 8¼° Ø. fra samme Punkter. 5) Nr. 5. 52° V. fra Pig Rock Banke og N. 11¾° Ø. fra Hus paa Raceoon Island. 6) Nr. 6. N. 28½° Ø. fra Hus paa Raceoon Island og S. 74¾° Ø. fra Hængpans Island Ledige Banke, samt 7) Føve Høver Channel Spiritønde 1 A. S. 15¼° V. fra Windmill Point Fyr og S. 83¾° Ø. fra Pig Rock Banke. Long Island Head Fyr: 42° 19' 49" N. Br. 70° 57' 29" V. Lgd.

**2241. Havnearbejder. Goulet. Lac de Bizerte. Tunis.** Uddybning finder Sted i Indløbet til Lac de Bizerte. Peleje mellem det store Lob og Boadløbet er borttaget, ligetedes Baaken. Uddybningen vil være færdig omkring Iste Oktober 1912; Løbet mellem Banc du Barrage og Ras El-Krem vil da være 300 m bredt med mindst 10 m Dybde. 37° 14' N. Br. 9° 50' Ø. Lgd.

**IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrika Ø-Kyst.**

**2242. Grund rapporteret. Kisimayu Bay. Engelsk Ø-Afrika.** Dampereu »Clau MacLaren« har stødt paa en 4. m Grund 8, Kbl S. 56° Ø. fra Pillar Rock. 0° 23 1/2' S. Br. 42° 32' Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø-Kyst med Japan.**

**2243. Oplysning om Radiotelegraf-Station. Batavia. Java.** Radiotelegraf-Stationen paa den hollandske Marines Grund ved Weltvreeden er døgligt aabnet for offentlig Tjeneste fra Kl. 8 Fm. til 8 Fm. Forsdag fra 9 Fm. til 9 Fm., samt Sam- og Helligdage 9 Fm. til 1 Fm. Kaldesignal: W E L. 6° 10' S. Br. 106° 50' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1651. Kjøbenhavn 1912.)

**2244. Grund fundet. Saracen Bay. Rong Sam Lem Island. Gulf of Siam.** En Grund med 2,7 m Vand ligger 7 1/2 Kbl S. 68° V. fra Ø-Enden af Saracen Bay N.-Punt og 6 1/4 Kbl N. 1° V. fra Ø-Enden af Bugtens Midterpunt. 10° 36' N. Br. 103° 17 1/2' Ø. Lgd.

**2245. Grund findes ikke. Iris Shoal. Hongkong. China.** Iris Shoal paa 20° 50' N. Br. 114° 52' Ø. Lgd. er forgyves eftersøgt.

**2246. Bygningsarbejder. Pheasant Point. Wusung (Huangu) Munding.** Ved Pheasant Point udføres Bygningsarbejder i Floden. Stedet skal passeres langsomt. I Tilfælde af Overtrædelse gøres vedkommende ansvarlig for opstaaet Skade. 31° 22' N. Br. 121° 30' Ø. Lgd.

**2247. Grund findes ikke. Lesovskago Bay. Karafuto (Sakhalin) V.-Kyst. Japan.** 3. m Grundten paa 49° 14' N. Br. 142° 01' Ø. Lgd. i Lesovskago Bay er forgyves eftersøgt.

**Bekendtgørelser m. m.**

**2248. Bestemmelser for Signaler fra Skibe, som generes af Sogelys ved Indløbet til bestet Havn i Kolonien Hongkong.** Skibe, der nærmer sig bestet Havn i Kolonien Hongkong, og som generes af Sogelys, maa gøre følgende Signaler enten enkelt eller samlet:

1) Med Blinkantenne: 4 korte Blink efterfulgt af et langt.

2) Med Fløjte, Sirene eller Taagehorn: 4 korte Stød efterfulgt af et langt.

Om muligt skal begge Signaler benyttes. Sogelyset vil da blive benyttet paa den mindst generende Maade, ved enten at blande det, hæve det eller dreje det.

Signalerne maa ikke benyttes uden absolut Nødvendighed. Naar Skibet ikke er i Straalerne fra Sogelyset, er det umuligt at vide, hvilket Sogelys der generer.

Disse Signaler skal hjælpe de Søfarende, men forpligter ikke Regjeringen paa nogen Maade.

**2249. Karantænestemmelser.** Tunis. — Capitani er erklæret kolerasmittet.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

Korts eller Boges Nr. N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: revideret, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

N 2701 Forenede Stater i Nord-Amerika. — Nicaragua: Bluefields Bluff to Man of War Cays. East Coast of Central America.

Tyskland. N 1 Abkürzungen und Zeichen in den deutschen Admiralitätskarten (1912).

N 1 Erklæring der Abkürzungen und Zeichen (1904).

R 38 Ostsee, Deutsche und Dänische Küste; Kleiner Belt. N- und S-Blatt. 1:100 000. August 1912.

N Mittelmeer-Handbuch, V. Teil: Die Levante. England, August 1912.

R 2842 a Baltic sea, western sheet.

R 2728 Spain, North coast. Rio Bidason to Cape Peñas.

R 158 Mediterranean. Cape Cavallo to Civita Vecchia.

R 559 Tierra del Fuego. Anchorage in Tierra del Fuego.

R 1281 Chile. Plans on the coast of Chile.

R 932 Eastern Archipelago. Harbours and anchorages on the coast of Java.

R 2109 Borneo. Barram point to Nesong point.

R 1844 Borneo. Labian island.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Septbr. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	118 — 1/4	118	118 1/4
Danmark		119 3/4	120
Norden	126 1/2 — 127	126 3/4	127 1/2
Carl	128	128	126 1/4
Dannebrog	131 3/4 — 132	131 3/4	132
Skjold	112 1/2 — 113	112 1/2	113
Urania	46 1/2 — 45 1/2	46	46 1/2
Neptun		124	124 1/2
Dampsk. af 1896	125 3/4	123 1/4	126 3/4
Hejmdal	135 1/2	135	135 1/2
Østasiatiske	136 1/2 — 3/4	136 3/4	137
Østersøen		—	—
Nordøen		—	—
Gorm	134 1/2 — 1/4	134 1/2	135
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		78 3/4	79
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort		—	—
3 1/2% nops. Stats.		87	89
3 1/2% Husejer Kreditk.	84	83 3/4	85
3 1/2% Kbhvns Kreditk.		88 1/2	90 1/2
4% — — — 1. Serie		93 3/4	95
4% — — — 2. Serie		95 1/2	97
3 1/2% Østift. Kreditf.		88	90
4% — — —		92	92 1/2
3 1/2% Landkreditk.		86	88
4% Østift. Kreditf.		92 1/4	94 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		151 1/2	152
Privatbank		112 1/2	113
Landmandsbank		141 3/4	142
Handelsbank		144 3/4	145
Grundejerbank		17 1/2	18 1/2
Burm. & Wain	106	106	106 1/4
Helsingørs Jærnak	106 1/4	106	106 3/4
Sukkerfabr.	233 — 1/4	233 1/4	233 1/2
Bryggeri Aktier	226 1/4 — 227 1/4	226 3/4	227 1/4

**Vækekursen d. 18. September 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.18	18.14
Paris	71.95	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.45	—

**Notering paa Berlins Børs d. 17. September 1912.**

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	90.60
3 1/2% — Boden Kredit	88.80
5% Mexikanske 1899	99.30
5% Rumænske Stats	101.40
4% — — 1890	95.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. 310,000, „Danmark“ 116,000, „Norden“ 192,000, „Carl“ 138,000, „Dannebrog“ 248,000, „Skjold“ 100,000, „Urania“ 102,000, „Dampskib. af 1896“ 160,000, „Hejmdal“ 72,000, „Gorm“ 140,000, „Neptun“ 80,000, „Dansk-russisk“ 460,000, „Østasiatisk“ 166,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

ler sig, er der al Sandsynlighed for, at mange Laster kommer til at henligge Vinteren over.

Returfragter Vest fra holder sig uforandret, og Claylaster fra Cornwall til Østersøen og Skandinavien betaler meget gode Rater 11 à 13/6. Kulfragterne til Skandinavien og Tyskland er 10 à 11 £ pr. Keel, som formentlig vil holde sig i længere Tid.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland gennemgaaende haft faa Kornladninger, men ikke desto mindre er Raterne for nogle Pladsers Vedkommende absolut fastere: Königsberg vil saaledes nu kunne gennemføre 6½ M., og vi spaaer næppe forkert, at 7 M. i Maanedens Løb vil være at opnaa; ogsaa Danzig er livligere og noterer baade for Korn og Oljekager 6 à 6½ M. Rügenwalde, Stolpmünde og til Dels ogsaa Colberg har nærmest Mangel paa Varer, men en Forandring heri ventes i Løbet af Ugen. Stettin søger en Del Tonnage til gode Rater og vil sikkert holde sig Sæsonen ud; Stralsund og Greifswald har ikke meget, men noterer 4 M. resp. 4½ M. for Rug. Rostock synes for Øjeblikket at være dækket, men har sidst noteret 4½ M. Lübeck er vedblivende fast og har rigelig med Ladninger; de slesvigske Pladser er derimod endnu ret tilbageholdne. Ogsaa de russiske Østersøpladser er bedre og noterer fra Riga 7½ M., og fra Libau 6½ M. Rugbasis, Oljekager. Sverig er endnu noget mindre livlig, men har dog Laster til de fleste tyske Østersøhavne. Danmark er fra Provinserne endnu noget stille; der skal være sluttet for Byg Bandholm/Kristiania for et mindre Skib 7 Kr.; men Kvaliteten er ikke vægtilig; c. 10 pCt. vil Skibene lade mindre i Aar end i Fjor. Kjøbenhavn, som i den senere Tid har været ret stille, venter i denne og næste Uge et Par Hvededampere, hvorfra udbydes nogle Omladninger til danske og svenske Havne. Der sluttedes ellers Majs til Stege 10 Øre, Soyakager til Horsens 14 Øre, Rug til Malmö 10 Øre, Flintesten Stettin 3 M.

## Fra Sø og Land.

Norges Folkemængde er nu 2,391,782. Det endelige Resultat af den almindelige Folketælling 1. December 1910, foreligger nu og viser en tilstedeværende Folkemængde af 2,357,790 og en i Landet hjemmehørende Folkemængde af 2,391,782. Der var 80,000 flere Kvinder end Mænd.

Folkemængden i Rigets Bygder var 1,702,554 — og her var 20,000 flere Kvinder end Mænd. I Byerne boede 689,228 — og heraf var 60,000 flere Kvinder end Mænd. Af Amterne har Nordland den største Folkemængde 153,000, derefter kommer Søndre Bergenhus 146,000, Hedemarken 126,000 og Akershus 125,000. Mindste Folkemængde har Fiumarken 30,000, Nedenes 57,000 og Lister og Mandal 59,000.

Af Byerne har Kristiania 241,834, Bergen nær 77,000, Trondhjem 45,000, Stavanger 37,000 og Drammen 25,000, Fredriksstad og Kristianssand hver 15,000. (Norg. Sjøft.)

En Skibsbesætnings Lidelser. Da et stort Sejl-skib »Antoinette« ved Slutningen af sidste Aar ankom til Belle-Isle med en Ladning Sukker fra Samarang paa Java, hejstes fra Skibet Signal om, at en heftig Sygdom rasede om Bord. Skibet blev derefter slæbt til St. Nazaire, hvor en Læge fandt Mandskabet i den forferdeligste Forfatning. Tre Mand af den femten Mand store Besætning laa døde om Bord; to Mand var meget alvorligt syge og næsten bevidstløse, og kun to Skibsdrenge var raske. Store Sværme af Rotter huserede i Skibet. Det viste sig, at Besætningen formodentlig var angrebet af Beri-Beri. (Berl. Tid.)

Et mærkeligt Tilfælde. Dampskibet »Resolut« af Mandal forliste ved den franske Kyst i Dagene for Jul. Stuernten fortæller i Bladet »1. Maj« følgende mærkelige Tildragelse fra en af Dagene for Forliset:

Kl. 8 Formiddag den 20. December kom en voldsom Bradsø ind forude og begravede formelig hele Skibet. Den bortrev to Rejningshaade, Kommandobroen, Styrhuset og Bestikklukafet. Paa Broen befandt sig Rormanden og Kaptajnen, som begge fulgte med i Søen. Idet Broen gik over Bord, slog Telegrafen af sig selv fuld Kraft »Bak«. Maskinisten, som var nede, vidste intet om Ulykken, men

slog straks Maskinen »Bak«, hvilket bevirkede, at Skibet laa stille et Øjeblik. Broen laa da og flod i Læ af Skibet, og Kaptajnen, som holdt sig fast til denne, fik Lejlighed til, da Skibet slingrede over, at faa Tag i Lønningen og svinge sig om Bord igen. Rormanden blev ogsaa bjerget ved Hjælp af Tov, som blev kastet ud til ham. Det kan man kalde Held i Uheld. (Norg. Sjøft.)

Motorbaade af Jernbeton bygges for Tiden paa en Fabrik i Holland. Armeringen i Betonmassen bygges op af en Staaikol, til hvilken forbindes en Del Staalstænger, der løber i to Retninger; disso bøjes efter den ønskede Skablon, og holdes i Stilling med Jerntraad, saaledes at hele Metalstellet bærer sig selv. Paa begge Sider af dette fastgøres nu en ind- og udvendig Klædning af Traadnet, som fastbindes, hvorefter Cementen støbes paa begge Sider. Efter at Skroget er gennemtorret i flere Uger, faar det fem Lag vandtæt Farve. Alt Baadens Tilbehør sættes paa Plads for Støbningen begynder, saaledes at de solidt indgaar som Led i hele Strukturen. («The Steamship».)

Ved Amerikanernes Køb og Overtagelse af Panamatungen, var der en Mængde unyttigt Maskineri og en enorm Mængde gammelt Jern og Metal, som det franske Selskab samtidig afhaandede; dette har nu ved Realisationen givet det overraskende Udbytte af 2,112,000 Dollars. Tiltrods for, at en hel Del af det franske Maskinanlæg er bleven istandsat og sat i Gang igen, er der dog blevet afskibet heved 30,000 Tons »Serapijern« fra Panamatungen til De Forenede Stater. («Scientific American».)

Vor Indførsel af Kul. Der indførtes af Stenkul i Marts Maaned 146 Mill. kg, hvilket er 90 Mill. kg mindre end i Februar, og henimod 140 Mill. kg mindre end den gennemsnitlige Indførsel i de foregaaende tolv Maaneder. Af Marts Maaned Indførsel kom fra Storbritannien 118 Mill. kg, fra Tyskland og andre Lande: (Belgien, Holland og Sverig) 28 Mill. kg. Under normale Forhold kommer kun c. 4 pCt. af vor Kulindførsel fra andre Lande end Storbritannien. Af Cinders og Briketter var Indførslen af samme Størrelse som i de nærmest foregaaende Maaneder, af Koks noget mindre. («Statistiske Efterretninger».)

Ny Petroleumskilder, som dækker et meget stort Areal i Turkestan, er nylig blevet opdaget af den svenske Professor Sjögren fra Stockholm. Petroleumsmarkerne strækker sig helt til den kinesiske Grænse og til Pamirsletten, og omend man vel ikke venter, at Fremkomsten og dens Udnyttelse vil revolutionere Petroleumsmarkedet, vil de dog i høj Grad faa Betydning til Afhjælpning af de stedse stigende Fordringer til Petroleum, som efterhaanden stilles Verden over. (Tidsskrift for Maskinvæsen.)

## Havarier og Forlis.

Cito, hollandsk Skonnert, er ankommet hertil fra London med en Ladning Støbesand. Skibet har paa Cuxhavens Red været i Kollision med Dampskibet »Vulkan« og maatte i Cuxhaven lade sig underkaste en foreløbig Reparation, inden Rejsen hertil kunde fortsættes.

Cimbria, Skonnerthrig af Kivik, har paa Rejsen fra Bogense til Hernösand i Ballast været paa Grund paa Fyens Hoved. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør.

Ernst, Skonnert af Bergsjvara, er af Dampskib »William« af Göteborg indbragt hertil Kjøbenhavn svært beskadiget og flydende paa sin Trælast. »Ernst« har i Nærheden af Trelleborg været i Kollision med en ukendt tremastet Skonnert.

Princess Juliana, Dampskib af Groeningen, har været paa Grund i Paarelugten, men kom flot ved egen Hjælp efter at have lægtet en Del af Lasten.

Fremad, Skonnert, er paa Rejsen fra Rufsö til Lübeck med Trælast indløbet lek til Trelleborg og maas løse for at reparere.

Niels, 3/m. Skonnert af Würdö, har for Indgaaende til Kalkbrænderihavnen fra Abo med Trælast kollideret med Kajen og fik Skade om Styrbord. Skibet løses og repareres.



**Engelsk.** C. H. Funch,  
Britisk Vice-Consul,  
Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
træffes 10-1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.

## Skibsefterretninger

### Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
bert, ank. London 16./9. — Alexandra, Nielsen, ank. Rodosto  
14./9. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 14./9. — A. N. Han-  
sen, Sørensen, ank. Havre 15./9. — Anglo Dane, Tomnesen,  
afg. herfra 17./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 19./8.  
Arkansas, Petersen, pass. Lizard 10./9. — Arno, Fischer, ank.  
Petersborg 14./9. — Aurora, Gommesen, ank. Petersborg 9./9.  
— Baron Stjernblad, Svane, afg. Denia 17./9. — Beira,  
Lunge, afg. Lissabon 17./9. — Christian Broberg, Morten-  
sen, pass. Holtenau 14./9. — Christian IX, Holm, ank. Aalborg  
17./9. — Dagmar, Bogvad, pass. Dungenes 17./9. — Douro,  
Sørensen, pass. Brunsbüttel 18./9. — Esbjerg, Strufve, afg. her-  
fra 18./9. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 29./9. —  
Garonne, Kromann, pass. Holtenau 17./9. — Hellig Olav,  
Holst, ank. her 10./9. — Høngest, Munch, ank. her 16./9. —  
Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 16./9. — I. C. Jacobsen, Pe-  
tersen, afg. Livorno 17./9. — Jolantha, Kyllsboch, pass. Bruns-  
büttel 14./9. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 16./9. — Ken-  
tucky, Andresen, afg. Kristiania 30./9. — Kiew, Jørgensen, ank.  
Riga 16./9. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 15./9. — Louise,  
Larsen, ank. her 16./9. — Louisiana, Ørsted, afg. Stettin 14./9.  
— L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 16./9. — Minsk, Har-  
der, pass. Holtenau 17./9. — Morsø, Nellemann, pass. Sagress 13./9.  
— Moskø, Jønsen, pass. Holtenau 18./9. — Nicolai III, Jørgen-  
sen, afg. New York 13./9. til Hamburg. — Nordjylland, Soberg,  
ank. Petersborg 14./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 17./9. —  
Odessa afg. Hull 17./9. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 14./9.  
— Oscar II, Hempel, afg. New York 12./9. — Pennsylvania,  
Lissner, ank. Kristiania 17./9. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 12./9.  
— Pregel, Iversen, ank. Bordenaux 9./9. — Saga, Hansen, pass.  
Oussant 11./9. — Saratov pass. Holtenau 16./9. — Saxo, Mül-  
ler, ank. Königsberg 13./9. — Seine, Le Dizes, afg. herfra 17./9.  
— Texas, Clauson Kaas, ank. Newcastle 17./9. — Thyra, Dam,  
afg. herfra 17./9. — Tiber, Beech, afg. Palermo 16./9. — Tomsk,  
Wiherg, pass. Brunsbüttel 17./9. — Tula, Therkildsen, afg. Oran  
17./9. — Tyr, Thaning, afg. herfra 17./9. — United States,  
Gottsche, ank. New York 17./9. — Viking, Meyer, ank. Antwer-  
pen 17./9.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Thamshavn 12./9. —  
Amalienborg ank. Kiel 12./9. — Anna Mærsk ank. Stock-  
holm 14./9. — Brattingsborg ank. Barry 30./8. — Bør-  
lum ank. Cardiff 26./8. — Chassie Mærsk ank. Leith 14./9.  
— Dansborg pass. Kjøbenhavn 16./9. — Eleonora Mærsk  
afg. Kristinestad 14./9. — Elshorg afg. Sunderland 14./9. —  
Esrom ank. Rio de Janeiro 10./9. — Flynderborg ank. Kron-  
stadt 7./9. — Fredensborg ank. Petersborg 10./9. — Frede-  
riksborg afg. Huelva 14./9. — Guldborg ank. Hull 12./9.  
— Gurra ank. North Shields 15./9. — Hammershus ank.  
London 1./9. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 11./9. —  
Hundborg pass. Kjøbenhavn 15./9. — Hønborg ank. Ja-  
colstad 12./9. — Jelling ank. Huelva 13./9. — Jomshorg  
ank. Newport 15./9. — Jungshoved afg. Newcastle 9./9. —  
Jægersborg pass. Skagen 16./9. — Kallundborg afg. Barry  
11./9. — Kalø ank. Newport 3./9. — Klampenborg ank.  
Danzig 16./9. — Kronborg afg. Svendsvold 16./9. — Lejre ank.  
Burntisland 13./9. — Lilleborg pass. Hirtshals 16./9. — Mar-  
selisborg pass. Lidingen 14./9. — Næsborg ank. Trondhjem  
13./9. — Peter Mærsk pass. Skagen 15./9. — Raudels-  
borg pass. Kjøbenhavn 14./9. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn  
15./9. — Silkeborg afg. Huelva 13./9. — Skanderborg  
ank. Memel 12./9. — Skjoldborg afg. Riga 14./9. — Skods-  
borg ank. Huelva 14./9. — Spigerborg ank. Barry 4./9. —  
Stegelborg ank. Kjøbenhavn 13./9. — Stjerneborg ank.  
Swansea 12./9. — Søborg ank. Jacobstad 11./9. — Taar-  
borg pass. Kjøbenhavn 12./9. — Ulfshørg ank. Neufarwasser  
15./9. — Uranienborg pass. Gibraltar 15./9. — Visborg  
ank. Kjøbenhavn 6./9. — Vordingborg ank. Rotterdam 13./9.  
— Ørkild pass. Port Said 6./9.

**Vesterhavet.** Nexos, Basso, pass. Sagres 17./9. for Cadiz. —  
Polly, Mathiasen, ank. London 16./9. — Ulla, Hansen, pass.  
Helsingør 16./9. for Helgenis. — Hebe, Greersen, afg. Esbjerg  
16./9. til Methil. — Dagmar, Skou, pass. Helsingør 16./9. for  
Tarragona. — Marie, Nielsen, ank. Trængsund 15./9. — Jo-  
hanne, Thøgersen, afg. Cadiz 15./9. til Hamburg. — Cito, Jø-  
sen, ank. Granvik 14./9. — Norma, Degn, ank. Lovisa 14./9. —  
Thyra, Jessen, ank. Kjøbenhavn 14./9. — Nordsoen, Gram,  
ank. Palamos 13./9. — Stella, Larsen, afg. Malaga 13./9. til  
London. — Fylla, Brinch, ank. Esbjerg 14./9. — Gerda, Iversen,  
ank. Mariagerfiord 13./9.

**Det Dansk-Russiske Damskibsselskab** Alexander Shu-  
koff, Brandt, ank. Kronstadt 8./9. — Johan Siem, Nielsen,  
afg. Blyth 13./9. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Ras-  
mussen, afg. Høngest 13./9. til Ghent. — Russ, Petersen, afg.  
Cardiff 7./9. til Miramichi. — Vladimir Sawin, Carstensen,  
afg. Shediac 15./9. til Preston. — Excellence Pleske, Tanne-  
bek, afg. Blyth 14./9. til Petersborg. — Michael Ouschou-  
koff, Harhoe, ank. Newcastle 16./9. — Generalkousul Pal-  
lisen, Christensen, afg. Tron 7./9. til Miramichi. — Vladimir  
Reitz, Olsen, ank. Dunston 7./9. — Helmer Mørch, Thorsøe,  
ank. Belfast 13./9. — Nawa, Dahl, afg. Manchester 6./9. til  
Campbellton.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Burntisland 17./9. —  
Skinfaxe, Faber, afg. Riga 15./9. til Rotterdam. — Rimfaxe,  
Westergaard, afg. Libau 17./9. til Rotterdam.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Kina ank. San Francisco 9./9.  
udg. — Arabien, afg. London 1./9. udg. — Cathay, ank.  
Göteborg 14./9. udg. — Estonia afg. Haiphong 8./9. hjemg. —  
Indien afg. Suez 14./9. udg. — Lituania afg. Suez 1./9. udg.  
— Tranquebar ank. Hankow 6./9. hjemg. — Bandon afg.  
Singapore 17./9. hjemg. — Bintang ank. Rotterdam 16./9. hjemg.  
— Jutlandia pass. Perim 10./9. udg. — Pagan ank. Norre-  
sundby 15./9. udg. — Samui pass. Ushant 13./9. udg. — Se-  
landia ank. Bangkok 11./9. udg. — Ørkild pass. Gibraltar  
16./9. hjemg. — Chumpon ank. Mahé 8./9. hjemg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix afg. Rotterdam  
14./9. udg. — St. Jan afg. St. Thomas 5./9. hjemg. — St. Tho-  
mas afg. St. Thomas 7./9. udg.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 17./9. — Lon-  
don, Bom, ank. Boness 14./9. — Paris, Tholander, ank. Methil  
15./9. — Bryssel, Kaas, ank. Simo 13./9.

**Mercur.** Berlin, Krogh, pass. Kjøbenhavn 16./9. — Wien,  
Bæck-Hansen, afg. Grimsby 14./9. til Stockholm. — Roma, v. Thun,  
afg. Lübeck 12./9. til Haukipudas.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Dunkerque 17./9. —  
Martha, Christensen, ank. Rouen 14./9. — Elna, Rathje, afg.  
Malmö 15./9. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 16./9. —  
Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 9./9. — Dagny, Therkildsen,  
afg. Seaham 13./9. — Simone, Møller, ank. Burntisland 15./9. —  
Jeanne, Olsen, afg. Hernesund 14./9. — Vera, Larsen, ank.  
Hudiksvall 17./9. — Daisy, Jørgensen, ank. Svendsvold 17./9. —  
Annine, Leth, afg. Blyth 14./9. — Kamma, Løffler, ank.  
Swansea 15./9. — Betty, Lagesen, ank. Tynen 17./9.

**Dania.** Ely, Duhn, pass. Portland 12./9. for Helsingfors. —  
Nelly, Clausen, ank. Kjøge 13./9. — Fanny, Eriksen, ank. Norr-  
köping 16./9. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 10./9. for Ran-  
ders. — Alexy, Sørensen, ank. Marseille 7./9. — Dagny, Bang,  
afg. Helsingør 14./9. til Skellefteå. — Mary, Clausen, ank. til  
Petersborg 12./9.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Pernambuco 15./9.  
— Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Svendsvold 17./9.  
— Svend, Schmidt, afg. Boness 16./9. — Urania, Clausen, ank.  
Ghent 11./9.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Libau 11./9. — Kron-  
prins Frederik, Andresen, afg. Sarpshorg 17./9. — Holland,  
Poulsen, ank. Methil 13./9. — England, Andersen, afg. Helsingør  
17./9.

**Euroa.** Belgien, Nielsen, afg. Brügge 15./9. — Frank-  
rig, Friis, ankommen Aarhus.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, pass. Sundet 14./9.

**Dansk Rederi-Aktieselskab.** Thorvaldsen, Stephen, ank.  
Grangemouth 16./9.

**Frem.** Austa, Bagger, pass. Kjøbenhavn 17./9. — Freja,  
Nielsen, ank. Husum 17./9. — Vera, Thing, afg. Trængsund 16./9.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, ank. St. Petersborg 15./9. —  
Sara, Jensen, afg. Grangemouth 12./9. — Helene, Sørensen, afg.  
Stuksund 15./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Bilbao 16./9. —  
Valborg, Hansen, afg. Burntisland 17./9. — Sjælland, Svar-  
er, ank. Königsberg 17./9. — Estrid, Hansen, ank. Bandholm  
16./9. — Agnete, Dam, afg. Riga 12./9. — Gunhild Hansen,  
ank. Burntisland 15./9. — Hermia, Farup, afg. Aarhus 14./9. —  
Alice, Jørgensen, ank. Grimsby 17./9.

**Æro.** Enigheden, Jensen, ank. Kolding 10./9. — Erin-  
dring, Nielsen, ank. Calais 10./9. — Emanuel, Svane, ank.  
Kotka 15./9.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** R. P. Petersen, Andersen, ank. St. Valery s. S.  
10./9. — Fortuna, Jørgensen, ank. Wasa 11./9. — Ruth, Falen-  
tin, ank. Dover 10./9. — Carl, Clemmensen, ank. Stettin 10./9.  
— Ariel, Ravnemose, ank. St. Waast 10./9. — Fulvia, Peter-  
sen, ank. St. Valery 11./9. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Fecamp  
10./9. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Ursviken 7./9. —  
Severine, Jensen, ank. Malmö 11./9. — Otto, Klug, ank.  
Southampton 12./9. — Jens, Jørgensen, ank. Plymouth 12./9. —  
Nanna, Madsen, ank. Wiborg 13./9. — Marie, Andersen, ank.  
Riga 12./9. — Doris, Købke, ank. St. Valery 13./9. — Fylla,  
Hansen, ank. Lan'ernau 12./9. — Najaden, Rasmussen, ank.  
Dieppe 12./9. — Ludvig, Jørgensen, ank. Norr Maling 11./9. —  
Ane, Jørgensen, ank. Norr Maling 13./9. — Christian, Jørgen-  
sen, ank. Abo 14./9. — Palleen, Jensen, ank. Luleå 13./9. —  
Emilie, Rasmussen, ank. Concarneau 13./9. — Marie, Nielsen,  
ank. Padstow 14./9. — Severine, Hansen, ank. Karlshamn 14./9. —  
Norden, Andreasen, ank. Civita Vecchia 14./9. — Erhardt,  
Larsen, ank. Sables d'Orléans 15./9. — H. C. Jensen, Larsen, ank.  
Par 15./9. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Luleå 13./9. —  
Primula, Jørgensen, ank. Aalborg 14./9. — Iya, Jensen,  
ank. Limhamn 14./9. — Ragnhild, Jensen, ank. Rudkøbing 14./9. —  
Willemoes, Eriksen, ank. Stettin 15./9. — Emanuel,



Bentzen, ank. Rødvig 15./9. — Embla, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 16./9. — Cornwall, Jensen, ank. Charlestown (C.) 16./9. — Waldemar, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 16./9.

**Æro.** Proven, Schmidt, ank. Coleraine 9./9. — Sejerskrausen, Friis, ank. Sundsvall 9./9. — Norma, Jørgensen, ank. St. John 9./9. — Marthing, Friis, ank. Rhyl 10./9. — Debora, Rasmussen, ank. Folkestone 10./9. — Mars, Stegmann, ank. Nakskov 10./9. — Nicoline, Hansen, ank. Æroskjøbing 10./9. — Svanen pass. Dover 7./9. vestg. — Anna, Christensen, afg. Marenham 10./9. til Cuba. — Christiane, Bager, ank. Holtenau 10./9. — Ami, Albertsen, ank. Søby 11./9. — Valborg, Ohlsen, ank. Dunkerque 11./9. — Amalia, Andersen, ank. Pillau 11./9. — Hejmdal, Staugaard, ank. Guernsey 11./9. — Bonavista, Christensen, er ank. Rotterdam. — Caroline, Christensen, ank. Hernosand 12./9. — Thyra, Hansen, ank. Cadix 11./9. — Skirner, Rasmussen, ank. Rhyl 11./9. — Nordland, Albertsen, ank. Nakskov 11./9. — Kastor, Albertsen, ank. Stockholm 10./9. — Hansigne, Boye, ank. Ørnkjöldsvik 11./9. — Arietis, Andersen, ank. Augustenborg 11./9. — Phoenix, Christensen, ank. Bridgeness 12./9. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Dysart 12./9. — Freden, Christensen, ank. Heybridge 12./9. — Arken, Andersen, ank. Kjøge 13./9. — Bertha, Madsen, ank. Warnemünde 13./9. — Neptun, Skals, ank. Helsingborg 13./9. — Christiane, Pedersen, ank. Helsingborg 13./9. — Harris pass. Lizard 10./9. vestg. — Marie, Petersen, ank. Kjøbenhavn 14./9. — Lauritz, Folmer, ank. Tonsberg 14./9. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Aalborg 13./9. — Christine, Rasmussen, ank. Karlskrona 13./9. — Argo, Clausen, ank. Swansea 14./9. — Uranus, Fabricius, ank. Emden 13./9. — Johanne, Stegmann, ank. Trelleborg 16./9. — Svip, Jensen, ank. Swinemünde 16./9. — Adjutor, Koek, ank. Kalmar 14./9. — Kiana, Christensen, ank. Drobak 14./9. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 15./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Libau 14./9. — Activ, Schmidt, ank. Dysart 14./9. — Th. Lohse, Boye, ank. Kirekaldy 14./9. — Henry, Jensen, ank. Aberdeen 15./9. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Casablanca 15./9. — Lorenz, Levinsen, ank. Seaham 16./9. — Alfa, Madsen, afg. Bathurst 14./9. til Apalachicola (Florida). — Diana, Hansen, ank. Heybridge 16./9. — Nanna, Østermann, ank. Swinemünde 16./9. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 16./9.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. September 1912. — Sø- og Handelsretsdom. — Literatur. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs. — Efterretninger for Søfarende.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havnoingeniørens Kontor.

## A/s Randers Rebslaeri

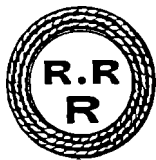
Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



## Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256

Internationale Agentur for

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandsstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Etableret 1850.

## Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kuak Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse: Copenaure

Telefon-Nr. 42

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankoestlæners Effng., Hr. William Jensen, Telebodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Enhver forsigtig Oplinder raadfører sig med

**MENGBLØRGS PATENTBUREAU**  
Frederiksborg, 35. Telf. Byen 3001.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der

adderer og subtraherer.

Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vøstergade.

Har De én Gang prøvet

## Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,

ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar. Kaplajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.

Sorgenfrlgade 1.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Proviinsene samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

**Th. Simonsens Eftl.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.  
**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 1163  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klases Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Stedvorders & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.  
Tlf.: „Hansen“  
Cronstadt

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmægler, Dampskibssagenter  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Vollbala“, Lovisa.

**Aalborg.**

**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Eftort.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmægler  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**AXEL LUND** A/S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Pliteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hecksher & Søn's Eftflg.**  
Grundlagt 1797.  
Edsvorne Skibsmægler.  
Agenter for  
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.  
Telegr.-Adr.: Heckshers. Tlf. 7898.

**Hill-Madsen<sup>o</sup>**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Sæen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsløvealarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventarie  
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.  
Overrets sagfører

**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

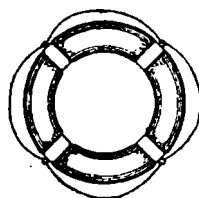
**BENDIXENS KURSUS**  
Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

**Undervisning**

i **Dansk** (Retekrivning, Korresp.), **Tysk, Engelsk, Fransk.** For Sømænd, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa **Bendixens Kursus, Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.**

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**  
Rug- og Skibsbrødfabrik  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**VÆGSELUS.** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnidder dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496  
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.



**ROAR ROSING,**  
Vestervoldgade 92, København B.

**Redningsapparater**  
af Renhaar og Kapok.

**Fraissinets** **Varmluft-Fejeapparat**  
Patent  
for Røg- og Vandrer-skedler.

1 Mand renses bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Ladehavne: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6386. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS  
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

### John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,  
reneste Smag, fineste Bouquet.

Kanlfaas overall. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperling.

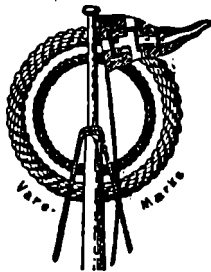
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laen i Frægtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern-og-Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.  
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Udkommet er

Nordeuropæisk Havnelods

(North-European Harbour Pilot—Havnelots) — 8 Kr.

NB. Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke tegnes,  
da Bogen er udkommet.

Certepartier og Konnossementer,

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening — 8 Kr.

Modärn Signalering

(Capt. Nordborg) — 2 Kr. 50 Øre.

Blankenstelnens Eftf., Toldbodvej 48.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4108.



## A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelt Numre  
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petilinio à 45mm Bredde 30 Øre

Anden Side — — — — — 25 —

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 70-71. Kjøbenhavn, Torsdag den 26. September 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwedes Dampumper  
Blakes Kedler  
Higginsons selvm. Lossehjul og Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Stanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla - Wirerop  
Redningskrandse og Redningsbølter.



Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK</b> (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Var emær c k	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statebanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	---	---	-----------------

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.  
Gt. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og  
Desinfektionsanstalt.** **NIELS  
JENSEN**  
Vesterbrogade 26  
Telf. 6138  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i-Mobler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Cornelius Knudsen's**  
Marine-  
Prisme-Kikkert  
Sextanter — Kompasser  
Kapt. Clausens  
Kontroltydemaaler.  
Eneforhandler for  
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter.  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
Undgaa Fejltagelse.



**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**H. H. ADRIAN**

Kobbersmedemester  
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.  
i Kjøbenhavn.

tegne Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenstura. Telefon-Nr. 42.

Dr. med. Goldschmidt,

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Frilager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
Cigarer - Tobakker - Vine  
til en gros Priser.

Telefon  
Palæ 920. Sct. Annæ Plads 10. Telefon  
Privat Nora 795 x.

## Howaldts werke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.  
Stor-Smedie for Udørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumpor, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overhødekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkørespil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.  
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2 Gymn. nyspr. Program sendes.  
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

# MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STAMP-FABR. XANIA.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.

Assurance. Befragtning, Lloyd's Agent, Skibsrederi, Hvalfangst  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**AVANCE-MOTOREN** Guldmédaille Fiskerludstillingen 1912 samt NORDISKE VANDRE-PRÆMIE 3 Gange.

Bedet eksisterende Baaolliemotor, specielt egnet til Fisker- & Brugstøtøjer, samt stationært Brug  
Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

**CARL C. BRANTH,** St. Annæ Plads 16.

**ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI**  
Nordre Kalkbrænderihavn  
København Ø.

Har De én Gang prøvet  
**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kapitajner, Værkløvere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

Internationale Agentur for

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

## Sømandens Guldmed.

Eneste Guldmed ved Københavns milelange Kai er

**Amandus Petersen,**  
Islands Brygge 21.

Leverandør til en Række inden- og udenlandske Skibe.  
Billige Priser. Søfolk 10 % Rabat.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

**Berg & Larsen**

forbed Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Koh K. Tel. 3662

## ZOOLOG. HAVE

i København  
køber gerne for den  
brugbare Dyr.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.



**Kakerlakker-**  
pulver

à 50 Øre.

**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

## Bendixens

**Kursus og Handelsakademi.**

København. Oprettet 1898.

Studentereksamen, Præliminæreksamen, alle Tillægsøksaminer.  
Ubemidlede Moderation. Kommuneskolelever halv Pris.  
Damer og Herrer modtages til fuldtændig Handelsuddannelse.  
Gratis Engageringsbureau. Indmeldelser modtages, Program  
sendes og Oplysninger gives skriftligt og mundtligt. Bendixen,  
Forstander, Torvegade 25. Tlf.: Byen 1925 x.

## Skibsfører.

Energisk Styrmand, 33 Aar, søger Ansættelse som Damp-  
skibsfører mod at indskyde Kapital. Billet nrk. 254 modtager  
dette Blads Kontor.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 26. September 1912.

Navigationen paa Hvidehavet. Kaptajn Finnis, Fører af det engelske Dampskib »Needwood«, skriver fra Archangel til sit Rederi, at man maa være meget forsigtig ved Navigationen i Hvidehavet, specielt fordi Taagesignalerne paa Cape Orlof og Cross Island eller Sosnovets er forandret saaledes, at de kan forveksles. Det ny Signal paa Cape Orlof er nemlig nu Skud hvert 5. Minut, gammelt Signal Taageklokke. Cross Island eller Sosnovets har nu Skud hver 9. Minut, gammelt Signal Skud hver 5. Minut.

Kaptajnen meddeler, at han har de nyeste Kort, men Forandringerne er ikke anført herpaa.

Flere Skibe har i taaget Vejr haft store Ubehageligheder paa Grund af Forandringerne ved disse Fyr, som ligger 36 Sømil fra hinanden.

I samme Brev, som er offentliggjort i »Shipp. Gaz.«, anbefales det alle Skibe, som er bestemt Nord paa, at gaa ind ved Vestfjorden i Lofoten og tage Lods der. Taksten for disse er meget rimelig, og Skibene kan især i stormende og usigtbart Vejr spare adskilligt.

Skibe stoppet i England som usikre. Board of Trade har fornylig udsendt en Fortegnelse over de britiske og andre Skibe, som fra 1. Juli 1911 til 30. Juni 1912 har været stoppet i England af Board of Trade, som usikre. Fortegnelsen omfatter, i Følge »Shipp. Gaz.«, 29 Skibe, hvoraf 8 var britiske og 21 af anden Nationalitet. I intet af Tilfældene blev der appelleret. Kun i to Tilfælde var der blevet ført Klage over Skibets Tilstand af Besætningen. I de andre 27 Tilfælde har Board of Trades Embedsmænd indsendt Beretning. I alle Tilfældene blev det stoppede Skib befundet usikkert ved Synet. Af de 29 Skibe blev de 24 simpelthen stoppet, fordi de var overlastet. Tre af Skibene havde Mangler ved Skrogenerne, og et af disse, en græsk Dampner, havde tillige mangelfuld Udrustning. De to andre havde Mangler ved Maskinen. Blandt de 29 Skibe fandtes et dansk.

Dobbelt Skrog, som Sikkerhed mod Synkning efter Kollision. White Star Liniens nyeste Baad, den tredje af »Olympic« Typen, skal, som Beskyttelse mod Faren for at synke efter forudgaaende Kollision, forsynes med dobbelt Skrog, der skal række betydelig op over Vandlinien. Inderskroget skal være i c. 3 Fods Afstand fra Yderskroget. Den omtrentlige Udgift ved denne ekstra Forstærkning vil beløbe sig til halvanden Millioner Kroner og ydermere vil denne Foranstaltning lægge Beslag paa et Rum af ikke mindre end en Kvart Million Kubikfod.

Selv om Dampneren ikke derved bliver fuldkommen synkefri, kommer den dog dette Maal betydeligt nærmere, da man jo skulde synes, at der skal en særlig voldsom Kollision til for at begge Skrog skulde ødelægges. Hvis det yderste Skrog beskadiges er det Mening, at Fartøjet skal kunne holdes flydende paa Inderskroget.

»Svensk Export«.

Død paa Broen. En Skibsførers pludselige Død paa Broen af sit Skib har fornylig foraarsaget en Kollision paa Merseyfloden, hvorved en spansk Dampner »Lista« sank. En engelsk Dampner »Retriever« paa 483 Brutto Reg.-Tons var i Færd med at forlade Garston Dæk, da det bemærkedes, at den manøvrerede rundt

i Dokken paa en højst besynderlig Maade. Sluttelig løb den imod den spanske Dampner »Lista«, der fik et Hul under Vandlinien, som hurtigt sendte den til Bunds, heldigvis dog uden Tab af Menneskeliv.

Anden Styrmand, som sprang op paa Broen for at se, hvad der var i Vejen, fandt dér sin Kaptajn død paa sin Post.

Meddelelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Repræsentationen har fra Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse om, at det danske Konsulat i Archangel under 18. ds. har indberettet, at Lodserne i Henhold til Bekendtgørelse fra Archangels Havnechef fremlidig, indtil ny Bestemmelse træffes, kan føre Skibe over Barren med indtil 21 Fods Dybgaende og uden Bugserbaad. Med Bugserbaad vil Lodserne kunne føre Skibe over Barren ogsaa med større Dybgaende under Forudsætning af, at Skibets Dybgaende er 1/2 Fod mindre end den Vandstandshøjde, der maatte blive signaleret fra Modjuga Fyrtaarn 1 Time før fuldt Højvande.

Nordevropæisk Havnelods. Aalborg Annonce-Reklame- & Kommissions-Bureau har under ovenstaaende Navn, uden Forbindende, udgivet en Samling Kort og Oplysninger over Havne i Danmark, Sverig, Norge, Tyskland, engelske Østkysthavne, Belgien, Holland og Rusland, som en Haandbog for Skibsførere, Redere og Mæglere. Udgiverne anfører i et Forord, at da det ofte kan volde en Skibsfører Besværligheder, naar han skal til en ukendt Havn, at skaffe sig Oplysninger om Vandstand, Udgifter o. s. v., har de med den foreliggende Bog forsøgt at fremskaffe et samlet Værk, der kan give disse Oplysninger. Da Vandstand og Udgifter, ligesom andre Forhold Skibsfarten vedrørende, ofte veksler, vil Udgiverne være taknemlig for alle Oplysninger, der kan tjene til Forbedring af næste Udgave. Bogens Pris er 8 Kr.

Bjergeløn Fire svenske Fiskerfartøjer indbjergerede en Gang i Sommer til Kristianssand den danske Skonnert »Guldborg«, der fandtes brændende i Søen. Ved Kristianssand Søret fastsattes Bjergelønnen fornylig, i Følge »Norg. Hand. og Søfartst.«, til Kr. 12,000.

Dampskibsselskabet »Frem«. Paa et den 21. September afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Frem« nedlagde, efter hvad der meddeles »Berl. Tid.«, Overretssagfører C. F. Brorson og Direktør Fr. Hoppe deres Mandater som Medlemmer af Bestyrelsen, hvorefter den øvrige Bestyrelse, Højesteretssagfører Harboe og Underdirektør Adolph, supplerede sig med Direktør P. M. Tegner, hvilken Sidstnævnte valgtes til Delegeret for Bestyrelsen i Henhold til Lovens § 8.

Konsulatvæsnel. Den 16. August har Udenrigsministeriet ansat John B. Groom af Harwich som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Generalkonsulatet i London.

Den 18. September d. A. er ulønnet dansk Vicekonsul i Anklam under Konsulatet i Stettin, Carl Melhorn, efter Ansøgning afskediget fra nævnte Post, der samtidig er blevet nedlagt.

**Kollision.** London, den 23. September. Til Lloyds telegraferes fra Liverpool: Spansk Damper »Ramon de Larrinaga« er den 14. ds. paa 44° N. Br. 38° V. Lgd. paa Rejse fra Galveston kollideret med dansk 3-mastet Skonnert »Industri« af Marstal, der var paa Rejse fra New Foundland til Oporto med en Ladning Fisk. »Industri« sank i Løbet af 5 Minutter; Besætningen reddedes, men Skibets Papirer og Mandskabets Ejendele gik tabt. (»Ritz. Bur.«).

**Atlantehavsruterne.** Bremen, 20. September. Da der i den sidste Maaned ikke er rapporteret Is Syd for 45° N. Br. i Atlantehavet, har de transatlantiske Dampskibsselskaber besluttet fra den 21. ds. at lade deres Dampere sejle mere nordligt, hvorved Vejen over Atlantehavet afkortes med 100 Sømil. Hvis dér fremdeles heller ikke viser sig Is, vil man fra den 15. Oktober atter sejle paa de i 1898 aftalte Normalruter.

(»Ritz. Bur.«).

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Gibraltar: Der tilstedes ikke Skibe, som har anløbet Casablanca, Adgang til Gibraltar Havn, medmindre det er over syv Dage siden, de forlod Casablanca, og i saa Tilfælde endda kun efter Lægeundersøgelse og paa Belingelse af, at der ikke har været Sygdom om Bord enten umiddelbart før Afgangen fra Casablanca eller under Rejsen. Varer, der vil være i Stand til at medføre Smitte, maa ikke bringes i Land uden i Forvejen at være blevet desinficeret, og Klude maa overhovedet ikke bringes i Land.

**Pas for russiske Sømænd.** Det norske Generalkonsulat i Archangel har i Skrivelse til Søfartskontoret i Kristiania af 8. August d. A. henledet Opmærksomheden paa, at det kan volde et Fartøj Ulemper, saafremt det ved Ankomsten til russisk Havn blandt sin Besætning har russiske Undersaatter, som ikke er i Besiddelse af foreskrevet russisk Pas for Ophold udenfor Rusland. (»Norg. Hand. og Sjøft.«)

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 68/1912, afsagt den 31. August 1912. Hovmester Chr. Wiese mod Dampskibsfører A. Carlsen.

Citanten, Hovmester Chr. Wiese, der den 19. Juli 1912 var bleven antaget som Hovmester paa Dampskibet »Kejserinde Dagmar«, fratradte den 29. s. M. sin Stilling. Han havde ved Tiltrædelsen købt den da i Skibet værende Proviant af den afgaaede Hovmester, og idet han har anbragt, at Indstævnte, Fører af bemeldte Dampskib, Kaptajn A. Carlsen, ved Fratrædelsen overfor ham har udtalt Ønske om at overtage Provianten for egen Regning, har han, da Indstævnte senere har vægret sig ved at betale ham Proviantens Værdi — af ham opgjort til Kr. 335.47 — under nærværende Sag paastaet Indstævnte dels paa egne, dels paa Rederiets, Alfred Christensen & Co. A/S.s Vegne, dømt til at betale ham det fornævnte Beløb, tilligemed Rente deraf indtil Betaling sker, samt en passende Erstatning i Anledning af, at han, hvis hele Driftskapital skal have været bunden i Provianten, er udelukket fra, saalænge han ikke faar den betalt, at søge ny Plads som Hovmester.

Indstævnte har paastaet sig frifunden. Han gør

gældende, at Citanten ikke har nogen Ret til at fordrø, at den ny Hovmester, Rederiet eller Indstævnte selv skal overtage Provianten, samt at han for sit Vedkommende aldrig har lovet at overlage den.

Det fremgaar af Sagen, at Indstævnte har beordret en af Styrmandene paa »Kejserinde Dagmar« til sammen med en Repræsentant for Citanten at optælle og afveje den ved Citantens Fratrædelse tilstedeværende Proviant, samt at man om Bord paa Dampere har brugt denne. Men herefter samt naar henses til, at Indstævnte under den mundtlige Procedure har erkendt, at han til Citanten har udtalt, at han selv vilde overtage Provianten, hvis han ikke kunde faa en ny Hovmester, findes Indstævnte at maatte dømmes til at betale Citanten Proviantens Værdi — der i Mangel af Oplysning i modsat Retning maa ansættes til det af Citanten angivne Beløb. Medens Indstævnte vel maa dømmes til at forrente Beløbet indtil Betaling sker, mangler der Hjemmel til at tilkende Citanten nogen særlig Erstatning i Anledning af, at han ikke straks har faaet udbetalt Proviantens Værdi.

Sagens Omkostninger findes Indstævnte at burde godtgøre Citanten med 50 Kr.

## Kend dit Skib.

Vi har modtaget følgende:

Det har tidligere næsten været umuligt for Søfarende at erhverve sig noget Kendskab til Skibene, udover det de ved Lejligheder kunde samle om Bord, og naar de en Gang imellem kom til et Skibsværft, og dog har mange i Tidens Løb samlet sig et stort Kendskab til den praktiske Del. Enkelte har ogsaa faaet Kendskab til Skibs-konstruktion, men selv om Kendskab til Skibene er større mellem Søfarende, end det kan ventes, hvor der næsten intel er gjort for at udbrede saadanne Kundskaber og heller ikke tidligere har foreligget tilgængelige Hjælpe-midler bestemt for ikke professionelle Skibbyggere, saa vil det dog være ønskeligt, om dette Kendskab var endnu større. Det vilde ikke alene gavne den Søfarende selv, men ogsaa alle, der er interesseret i Søfartens Trivsel.

Maalet burde være, at den, der fører Skibet, er den mest sagkyndige paa Skibet i Almindelighed; hvor der ønskes Oplysning om Skibet, bør Skibsføreren være den, der er i Stand til bedst at besvare Spørgsmaalene. Dette kan dog ikke naas alene ved Kendskab til den praktiske Del, der kræves ogsaa en vis Kendskab til de Teorier og Beregninger, der anvendes i Skibbygning og nogen Forstaaelse af Skibstegninger, men naaes dette Maal, er der ogsaa en Mulighed for, at de Erfaringer, der vindes med Skibene i Fart, kan udnyttes praktisk paa Nybygninger, og Rederierne saaledes undgaa de Misfoster af Skibe de af og til belemres med.

I Sejlskibsperioden var Skibsførerne naaet til at have det største Kendskab til Skibets Skrog, Rigning, Sejl- og Lastevne, og havde derved uden Vanskelighed den Autoritet overfor dem, de kom i Berøring med, som er nødvendig for den, der har Ansvar og maa træffe vigtige Afgørelser. Er end Forholdene forrykket en Del siden Dampskibenes Indførelse og Anvendelsen af Jern og Staal til Skibbygning, saa er dette kun en saa meget større Opfordring til at lære de ny Forhold saa hurtigt og grundigt som muligt at kende, og at nogle Skibsførere har haft en klar Forstaaelse deraf, beviser »Kend dit Skib«, som d'Hrr. Kaptajn H. C. Lagesen og nu afdøde Kapt. John Kruse med Flid og Dygtighed har bearbejdet og oversat fra Engelsk. Bogen giver Besked om de Principer, der anvendes i Skibbygning og Skibsmaaling samt de Regler, der for det meste følges ved Skibets Konstruktion, hvor stærke Materialdimensioner der anvendes o. s. v.

Ja, det er nu godt nok, vil Læseren maaske sige, men det har man dog ingen Brug for, med mindre man skal føre Tilsyn med en Nybygning. Dertil er at svare, at det er temmelig sent, om Kundskaberne først skal samles, naar de skal anvendes, og det kan være tvivlsomt, om en Mand bliver valgt til et Stykke Arbejde, han hidtil ikke har skænket nogen Opmærksomhed, hvis der i Rederiet findes mere kvalificerede; men ogsaa for det daglige Liv giver den gode Oplysninger, som det maaske maaske være mig tilladt at nævne et Eksempel paa, idet jeg nemlig sidste Vinter havde god Nytte af Bogen. Mit Skib fik Ordre til at sejle i Ballast til Grækenland og laste 750 Tons Zinkerts og 300 Tons Jernslakker, men hvert Parti skulde være i sit Lasterum. Efter endt Indlastning skulde der forsejles til Syrien for at komplettere med Frugt til England. Det er en lang Sejlads og derfor af Vigtighed, at Skibet ligger godt paa Trim.

Vel forudsætter »Kend dit Skib«, at man til en saadan Beregning har en Konstruktionstegning af Skibet, men disse Tegninger giver Skibsværfterne som Regel ingen Kopier af. Jeg havde da heller ikke andel end en almindelig Tegning af Skibets Længdesnit og en Lasteskala og ventede derfor heller ikke at faa mere end et løst Skøn over, hvorledes Skibets Dybgang vilde blive. Dette var ogsaa Grunden til, at jeg til Beregningen straks tog Dybgaaendet for fuld Last og ikke det virkelige Dybgaaende, 12 Fod 8 Tom., men da Resultatet blev bedre end ventet, vil jeg raade Læseren til ved saadanne Beregninger stedse at regne med den virkelige Dybgang.

Jeg begyndte med at finde Skibets Midte  $\otimes$  (det bemærkes, at hvis man ønsker et endnu nøjagligere Resultat, bør man regne med Vandliniens Tyngdepunkt i Stedet for med Skibets Midte; dette Tyngdepunkt ligger i Reglen et Par Fod agten for Midten, da Agterskibets øverste Vandlinier i de fleste Tilfælde er fyldigere end Forskibets), maalte, hvor langt Midten af Bunkerne og Midten af hver Luge var i Fod fra Skibets Midtpunkt; nu er det jo ikke givet, at Midten af de underliggende Lastrum er lige under Midten af Lugerne, man maa derfor rette efter Skøn (da det jo er de betreffende Lasterums Tyngdepunkt i langskibs Retning, man bør finde), ligeledes var der noget forsk Vand i Agterpeaken og Ferskvandstanke i Mellemdækket. Uagtet de fleste Størrelser var unøjagtige, blev Beregningen dog tilnærmelsesvis rigtig, som det følgende viser.

240 Tons Bunker	6' agten for Skibets	Midte	1440 Fodtons A
10 — Vand	100' — — —	—	1000 — —
10 — Vand	14' foran — —	—	140 Fodtons F.
0 — i Nr. 1 Luge	79' — — —	—	0 — —
750 — i Nr. 2	41' — — —	—	30750 — —
150 — i Nr. 3	48' agten — —	—	7200 — —
150 — i Nr. 4	85' — — —	—	12750 — —
1310 Tons trykker	6' 4 1/2"		22390 Fodtons A 30890 Fodtons For
			÷ 22390 — Agter
			8500 : 390,1
			= 21,8 Tommer.
Dybgang uden Kul og Vand	7' 2 1/2" A	5' 1 1/2" F	= 6' 2" Middeldybgang
1310 Tons trykker	6' 4 1/2"	6' 4 1/2"	= 6' 4 1/2"
	13' 7" A	11' 6" F	12' 6 1/2"
Styrhastigheden forandret 21,8 Tommer	÷ 10,9"	+ 10,9"	
Dybgang efter Beregning	12' 8"	12' 5"	
Virkelige Dybgang	12' 7"	12' 8"	

Vil man paa Forhaand vide Skibets omtrentlige Anning, naar det gaar fra sidste Lastelads, beregnes, hvor meget der endnu kan gaa i hver Luge, og hvor mange Fodtons det udgør. Ved at tage Forskellen mellem For- og Agterskibets Fodtons, ser man, hvor meget Skibet vil forandre i Trim.

Naar man en Gang har beregnet Skibets Deplacement for fuld Last, Langskibs Metacenterhøjde og Fodtons for at forandre Styrhastigheden én Tomme, behøver disse Beregninger ikke at gentages. Man kan selvfølgelig faa et nøjagtigere Resultat, hvis f. Eks. Deplacementet i dette

Beregningen udføres lettest med Logaritmer og er ikke særlig vidtløftig. Først maa man kende Skibets Deplacement lastet; findes det ikke anført paa Lasteskalaen, kan det beregnes omtrentlig paa følgende Maade. Skibets Længde  $\times$  Bredden  $\times$  lastet Dybgaaende  $\times$  Fyldigheds-koefficienten giver os Skibets Deplacement i Kubikfod, og ved at dividere med 35 faar vi Deplacementet udtrykt i Tons (Saltvand). Fyldigheds-koefficienten varierer en Del, men er i dette Tilfælde sat til 0,75.

Skibets Deplacement er altsaa lig med:

(L) 236,5 $\times$ (B) 36,5 $\times$ (D) 16 $\times$ 0,75	(L) 236,5	log 2,37383
35	(B) 36,5	log 1,56228
	(D) 16,0	log 1,20412
	0,75	log 9,87506 ÷ 10
	103504 Kbf	Num. 5,01529
	35 Kbf = D 2957,2	
	Tons Deplacement.	

Derefter beregnes den langskibs Metacenterhøjde ved at tage Skibets Længde i 3. Potens  $\times$  Bredden, divideret med 12 og Deplacementet i Kubikfod.

(L) 236,5 <sup>3</sup> $\times$ (B) 36,5	(L) 236,5	log 2,37383 $\times$ 3
12 $\times$ 103504		7,12149
	(B) 36,5	log 1,56228
	12	log 8,92082 ÷ 10
	103504	log 4,98471 ÷ 10

Langskibs Metacenterhøjde i Fod = (MK) 388,4 Num. 2,58930

Naar man kender Metacenterhøjden, kan man let beregne, hvor mange Fodtons der skal til for at forandre Styrhastigheden én Tomme; træk først Højden af Skibets Tyngdepunkt over Kølen, i dette Tilfælde 14 Fod, fra den langskibs Metacenterhøjde, multiplicer Forskellen med Deplacementet i Tons og divider Produktet med Skibets Længde og igen med 12 for at faa Resultatet udtrykt for én Tomme.

(MK) 388,4 $\div$ 14 $\times$ (D) 2957,2	(MK) 388,4 $\div$ 14	log 2,57334
(L) 236,5 $\times$ 12	(D) 2957,2	log 3,47088
	(L) 236,5	log 7,62617 ÷ 10
	12	log 8,92082 ÷ 10

Til at forandre Styrhastigheden

1 Tomme behøves . . . . . 390,1 Fodtons Num. 2,59121

Derefter beregnes, hvor stor Virkning paa Skibets Trim hver af de Vægte, der findes i Skibet, har i Fodtons.

Tilfælde var udregnet for 12 Fod 8 Tom. Dybgaaende, Deplacementet var saa blevet 2358,4 Tons, Langskibs Metacenterhøjde 487,4 Fod og Fodtons til at forandre én Tomme i Styrhastigheden 395,8.

Jeg haaber dog, at dette Eksempel vil være nok til at vise Bogens Værdi ogsaa for den Farende, og det er ikke for meget sagt, at enhver Navigator burde eje den. Naar Læseren har tilegnet sig dens Indhold, vil han sikkert være de to Forfattere taknemlige for det Arbejde, de uden egen Fordel har udført for at gavne deres Stand. De kan kun bringe deres Arbejde frem for Offentligheden,



det vil blive hver enkelt's Sag at drage Nytte deraf; her som overalt naas der ingen virkelig Fremgang uden personligt Arbejde.

Jens Kusk Jensen.

## Fragtmarkedet.

Fasthedens holder sig i alle Retninger, og der er vedblivende et godt Begær efter Tonnage. Befragterne synes flere Steder ligefrem at være bleven overrumplet og har maattet betale, hvad der forlangtes. Østen viste mere Liv, og fra Bombay betaltes f. Eks. op til 28/6 Dødvægt til udsøgt Havn pr. prompt, for Soyabønner fra Vladivostock 37/6 til U. K. eller Kontinentet pr. November. Sortehavsdistrikterne har fragtet livligt til lignende høje Rater som forrige Uge, og Middelhavet er ogsaa fast. Fra U. S. er der mange Ordre til store Fragtrater, ogsaa paa Timecharterbasis. Der betalles bl. a. 13/7½ Dødvægt for en Oktober Baad paa c. 4,200 Tons, Levering Golfen, Tilbagelevering Cardiff. La Plata synes at puste lidt efter den sidste Spurt opefter. Købmændene indicerer i hvert Fald nu lavere Rater, men Rederne holder ud for det samme, som de havde tvunget Markedet op paa. I Nord- og Østersøen ligger Forholdene særdeles fint. Der er sluttet en betydelig Række danske Baade med Korn til udmærkede Fragter, f. Eks. 1/7½ Havrebasis fra Libau til Rotterdam, ja endog i enkelte Tilfælde lidt over. Petersborg, Reval, Riga, Königsberg etc. har Brug for mange Baade endnu til Korn, og Trælasterne stives godt af derved. Der er ret anselige Stigninger at konstatere i flere Retninger. Kulfragterne er uforandret gode, stedvis endog højere end forrige Uge.

Skrevet den 24. September 1912.

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fra Bottenhavene paa Grund af den sligende Assurancepræmie stagneret, og Befragterne byder i flere Tilfælde lavere Fragt fra disse Havne. Derimod ligger Markedet fast fra de andre Østersøhavne. Rusland har flere Oljekagelaster til gode Rater 28—29 Rm. til danske Havne og enkelte til engelske Østkysthavne. Tyskland udbyder flere Kornlaster til England, og fra danske Havne er sluttet nogle Kornlaster til Norge og England à 1/6 Kulhavnsbasis pr. 448 lbs., men her gør ogsaa den forhøjede Præmie sig gældende, og Dampere foretrakkes. Vestsverig og Østnorge er uforandret med nogle men ikke mange Laster af Træ, Is og Feldspath.

Returfragter Vest fra er vedvarende faste med uforandrede Fragtrater 10 à 11 £. pr. Keel Kul uden egentlig lang Tørn. Clay og andre Laster staar i Forhold dertil 11/ à 13/ pr. Ton, men Tørnen er ikke kort.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland ikke forandret sig væsentlig i den sidste Uge og er stadig ret fast. Af Noteringer kan nævnes Königsberg 6½ à 7 M., Danzig 7 M., hvortil der er sluttet; Colberg 4½ M., Rostock, Stralsund 4½ M., Greifswald 5 M. For Skibe, som kan lade endnu i denne Maaned, vil fra de to sidstnævnte Pladser, sikkert noget højere Rater kunne gennemføres, da der er stærk Trang efter Tonnage derfra. Sverig har vedblivende Stenlaster til de fleste tyske Pladser. Lysekil noterer saaledes til Stettin/Lübeck 5 M., Danzig/Königsberg 5¼ à 5½ M., ligesom Carlshamn alter vil kunne gennemføre 4 M. til Stettin. Sundhavnene har af Lervarer kun til Stettin 3½ M., Königsberg 4¾ M., Wismar 3½ M. samt til Norge. Fra Norge er mange Feldspathladninger fremme, og til Stettin maa 5¾ M. kunne erholdes. Danmark har fra Provinserne endnu saa godt

som ingen Kornlaster. Kjøbenhavn har derimod sluttet nogle Skibe for Hvede til gennemgaaende ret gode Rater, saaledes til Aarhus, Odense 15 Øre, Vejle kun 13 Øre, Soyakager Svaneke 17 Øre, Kul til Rønne 15 Øre.

## Generalforsamlinger.

### Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

afholdt den 18. September Generalforsamling paa "Borsen" med Overretssagfører Paludan som Dirigent. Bestyrelsens Formand, flv. Maskindirektør Bussé, aflagde Beretning og Regnskab. I Beretningen oplyses bl. a. følgende:

Driftsaaret 1911—12 har virkeliggjort de Forhaabninger, man naarede i Fjor. Man har ikke alene kunnet konsolidere Værftets Status, men man kan tillige foreslaa et Udbytte af 6 pCt. for Aaret.

Takket være den for Skibsarten saa glædelige Opgangsperiode har Værftet omtrent hele Aaret været godt beskæftiget med Reparationer og Nybygninger, saaledes at Omsætningen, der forrige Aar kun var 1,845,600 Kr., i Aar er vokset til 3,526,000 Kr., altsaa meget mer det dobbelte.

Brutto-Overskudet er i Aar 811,000 Kr. imod 560,000 Kr. i Fjor, og det udkomne Netto-Overskud, der forrige Aar var 101,000 Kr., som hovedsagelig anvendtes til Afskrivninger, er i Aar 373,000 Kr. Heraf er benyttet til Afskrivninger 123,900 Kr., medens man af Resten (249,000 Kr.) foreslaar 6 pCt. i Udbytte, og til Reserve- og Fornyelsesfonden henlægges 90,000 Kr.

Værftets samlede Anlæg er med Fradrag af de i Aar foretagne Afskrivninger gaaet ned fra 2,766,000 Kr. i Fjor til 2,666,000 Kr. i Aar. Reservefonden vil med den nu foretagne Henlæggelse være vokset til 370,800 Kr., og den trukkende Kassekredit, som i Forfjor var 1,300,000 Kr. og i Fjor 872,000 Kr., er i Aar gaaet ned til 459,000 Kr. Et Udslag heraf er, at Rentendgiften i Aar kun har været 64,000 Kr. mod 89,000 Kr. i Fjor.

Værftet har gennemsnitlig i Driftsaaret 1911—12 beskæftiget 893 Arbejdere med en Totalloon af 1,153,000 Kr. mod forrige Aar 648 Arbejdere med 725,000 Kr. i Lon. Ved Aarets Slutning var Stryken 953 Mand.

Do to Tordokker og Beddingen har været benyttet i 541 Dage af tilsammen 102 Skibe paa ialt 109,692 Tons Gross imod i 504 Dage af 106 Skibe paa 109,642 Tons i forrige Aar; desuden er der i Aarets Lob repareret 9 Skibe, som ikke gik i Dokken.

Af nyt Arbejde er der i 1911—12 afleveret 5 Skibe fra Værftet og desuden 2 mindre Kedelanlæg til Skibe.

Ved Driftsaarets Slutning havde 6 Skibe under Bygning og i Bestilling, nemlig: Søsterskibene »Møde« og »Magne« til Stockholms Rederi-Aktiobolag »Svea«, af hvilke førstnævnte afleveredes under 22de August og sidstnævnte løb af Stabelen den 27de s. M., endvidere 1 Bugserbaad, 2 Fragtdamere og 1 Eksporthaad til Esbjerg—Parkeston-Ruten, alle til »Det Forenede Dampskibsselskab«. Den 16. ds. er hertil yderligere kommet en Nybestilling fra D. F. D. S. Baaden til Parkeston-Ruten vil næst Amerikabærene blive den største og hurtigste Passagerbaad hjemmehørende her i Landet.

Med disse Arbejder vil Værftet være oplagt med Nybygning for den største Del af Driftsaaret; hvis de gode Tider for Skibsarten vil holde sig, og naar der vil tilgaa Værftet Reparationsarbejder i tilsvarende Mængde, kan man have Haab om en lønnende Drift ogsaa i det ny Regnskabsaar.

Regnskabet viser en Statusbalance paa 4,633,390 Kr.

Foranlediget af Grosserer Mathiasen, der udtalte sin Tilfredshed med det smukke Regnskab, gav Formanden yderligere Oplysninger vedrørende et Par Punkter, hvorpaa Regnskabet enstemmig godkendtes.

Af Bestyrelsen afgik efter Tur Konsul A. Wright, Helsingør, og Ingeniør Poul Larsen af Firmaet F. L. Smidth & Co., med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig efter Overdommer Rosenstands Død. Begge genvalgtes, og ligeledes genvalgtes de to Revisorer, Ingeniør H. A. Otterstrøm og Konsul Sophus Rasmussen.

## Havarier og Forlis.

Freidig, Dnsk. af Frederiksstad, kom den 18. ds. paa Rejsen fra Umeå til Poole med en Ladning Træ ind her til med Kedelskade, som repareredes her, for Skibet fortsatte Rejsen.

Industri, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra New Foundland med en Ladning Fisk blevet oversejlet i Atlanterhavet af en spansk Damper. Mandskabet er reddet og ankommet til Liverpool.

»Industri« var bygget af Eg i 1905 i Marstal og maalte 89 Netto Reg.-Tons.



### Nybygninger, Køb og Salg.

Den 21. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavn's Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sat i Vandet.

Skibet, der ved Stabelaflojningen fik Navnet »Hebe«, bygges for Regning Det forenede Dampskibsselskab.

Dampskibet »Nordpol«, der for Tiden ligger i Horsens, tilhørende Rederiet Norden, er i Følge »Horsens Dagblad« solgt til Dansk Rederiaktieselskab for godt 100,000 Kr.

Dansk-fransk Dampskibsselskab har af Skibsreder A. Kallevig, Arendal, købt en ved Bergens mekaniske Værksted under Bygning værende Dampet. Dampet, som vil være færdig i November, bygges til højeste Klasse norsk Veritas med mest moderne Indretninger. Størrelsen bliver 1,800 Tons d. w. med 1,100 Brutto Reg.-Tons og 600 Netto Reg.-Tons.

Den 22. ds. køb en ny Skonnert af Stabelen paa J. Phillip Jørgensens Plads paa Thuro. Skibet maalet 400 Tons og laster 245 Tons. Det fik Navnet »Falken« og skal fores af Kaptajn I. Rasmussen. »Svendb. Amtst.«.

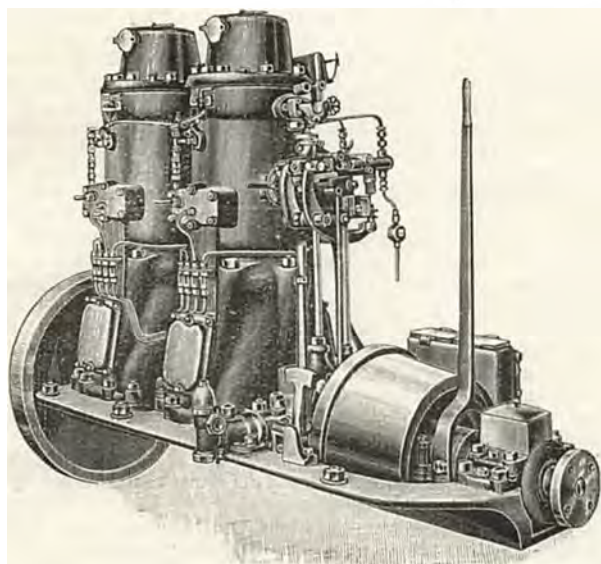
# BRASSO

## Metal Pudse-Extrakt til Skibsbrug.

**Engelsk.** ————— **C. H. Funch,**  
Kongelig edsvoren Translater og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
træffes 10-1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omtyrbare.  
Enerepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO. (Breit & Dahl).**

Reventlowgade 28.

København.

Telefon 2688.

# De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

## Skibsefterretninger Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-  
bert, afg. Antwerpen 25./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Pan-  
derma 21./9. — Algarve, Borries, ank. Marseille 20./9. — A. N.  
Hansen, Sørensen, ank. hertil 24./9. — Anglo Dane, Tonne-  
sen, afg. herfra 25./9. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen  
21./9. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 22./9. — Arno,  
Fischer, ank. Petersborg 14./9. — Aurora, Gommesen, afg. Pe-  
tersborg 24./9. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. Lissabon  
22./9. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 22./9. — Chr. Bro-  
berg, Mortensen, ank. Petersborg 18./9. — C. F. Tietgen, Thom-  
sen, ank. hertil 18./9. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 22./9.  
— Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 23./9. — Douro, Sørensen,  
pass. Holtenau 24./9. — Eshjerg, Strulve, afg. herfra 23./5. —  
Florida, Andersen, pass. Emsterre 24./9. — Garonne, Kro-  
mann, afg. herfra 23./9. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristians-  
sand 21./9. — Hengest, Munk, afg. herfra 24./9. — Hjelm,  
Henriksen, afg. herfra 21./9. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg.  
Bari 23./9. — Jolantha, Rasmussen, afg. Dunkerque 24./9. —  
Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 24./9. — Kentucky, An-  
dresen, ank. Filadelfia 19./9. — Kiev, Jørgensen, pass. Holtenau  
24./9. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 15./9. — Louise,  
Larsen, ank. London 23./9. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil  
15./9. — L. P. Holmblad, Sørensen, afg. Riga 23./9. — Minsk,  
Harder, ank. Antwerpen 20./9. — Morsø, Nellemann, ank. hertil  
23./9. — Moskow, Jønsen, ank. Riga 24./9. — Nicolai II,  
Jørgensen, afg. New York 13./9. — Nordjylland, Sueberg, afg.  
Petersborg 21./9. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Holtenau 25./9.  
— Odessa, ank. Libau 21./9. — Omsk, Jacobsen, pass. Bruns-  
büttel 23./9. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 24./9. — Penn-  
sylvania, Lissner, afg. Grimsby 23./9. — Permi, Gotthardt, ank.  
London 24./9. — Pregel, Iversen, pass. Holtenau 25./9. — Saga,  
Hansen, afg. Bordeaux 24./9. — Saratov, afg. Hull 23./9. —  
Saxo, Müller, ank. hertil 22./9. — Seine, Le Dizes, ank. Peters-  
borg 21./9. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 22./9. —  
Thyra, Dam, afg. herfra 24./9. — Tiber, Bech, pass. Sagres  
22./9. — Tomsø, Wiberg, ank. Antwerpen 19./9. — Tula,  
Therkildsen, ank. Palermo 23./9. — Tyr, Thuning, afg. herfra  
24./9. — United States, Gottsche, ank. New York 17./9. —  
Viking, Meyer, ank. Antwerpen 17./9.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Pernau 23./9. — Ama-  
lienborg ank. Königsberg 18./9. — Anna Mærsk ank. Peters-  
borg 20./9. — Brattingsborg ank. Barry 30./8. — Borglum  
ank. Cardiff 28./8. — Chassie Mærsk ank. Aarhus 21./9. —  
Dansborg ank. Calais 20./9. — Eleonora Mærsk pass. Kjø-  
benhavn 18./9. — Elsborg ank. Danzig 22./9. — Esrom ank.  
Rio de Janeiro 10./9. — Flynderborg afg. Petersborg 22./9. —  
Fredensborg afg. Petersborg 20./9. — Frederiksborg  
pass. Portland 21./9. — Guldborg ank. Hull 12./9. — Gurre  
afg. Newcastle 18./9. — Hammershus ank. East London 1./9.  
— Harrildsborg ank. Rouen 16./9. — Hundborg ank.  
Aberdeen 20./9. — Houeborg pass. Kjøbenhavn 22./9. — Jel-  
ling afg. Huelva 19./9. — Jomsborg ank. Newport 15./9. —  
Jungshoved afg. Las Palmas 19./9. — Jøgersborg ank.  
Aalborg 17./9. — Kallundborg ank. Malaga 17./9. — Kalo  
afg. Newport Mon 17./9. — Klampenborg afg. Danzig 21./9.  
— Kronborg ank. Tyne 22./9. — Lejre pass. Ushant 20./9. —  
Lilleborg ank. Wasa 21./9. — Marselisborg ank. Sarps-  
borg 19./9. — Næsborg afg. Thamshavn 21./9. — Peter  
Mærsk afg. Zaandam 20./9. — Randelsborg ank. Kronstadt  
18./9. — Rosenborg ank. Middlesbro 20./9. — Silkeborg  
pass. Skagen 23./9. — Skanderborg ank. Petersborg 22./9. —  
Skjoldborg ank. Calais 20./9. — Skodsborg ank. Huelva  
14./9. — Spigerborg afg. Barry 18./9. — Stegelborg ank.  
Petersborg 22./9. — Stjerneborg pass. Gibraltar 22./9. —  
Søborg ank. Jacobstad 11./9. — Taarnborg ank. Calais 17./9.  
— Ulfshørg ank. Neufahrwassor 15./9. — Uranienborg ank.  
Huelva 16./9. — Vordingborg pass. Hirtshals 22./9. — Ør-  
kild pass. Dungeness 23./9.

Vesterhavet. Stolla, Larsen, ank. London 23./9. — Nancy,  
Mikkelsen, ank. Middlesbro 24./9. — Polly, Mathiasen, afg. Sun-  
derland 24./9. til Luleå. — Nerma, Degn, pass. Hanstholm 24./9.  
for Cherbourg. — Ellen, Hansen, afg. Hook of Holland 24./9. til  
Valencia. — Laura, Lund, ank. Barcelona 23./9. — Inger, Schiff,

ank. Barcelona 23./9. — Fylla, Brinch, afg. Seaham 23./9. til Wiborg. — Cito, Jepsen, pass. Hanstholm 24./9. for Alicante. — Thyra, Jessen, ank. Uleåborg 23./9. — Nordsoen, Gram, afg. Almeria 22./9. til Hamburg. — Gerda, Iversen, ank. Raumo 22./9. — Dagmar, Skon, afg. Brixham 22./9. til Tarragona. — Nora, Lauritsen, ank. Garrucha 20./9. — Hebe, Gregersen, ank. Esbjerg 22./9. — Johanne, Thogersen, afg. Brixham 21./9. til Hamburg. — Marie, Nielsen, afg. Kotka 21./9. til Malaga. — Rigmor, Uldall, ank. Casablanca 20./9. — Olga, Christensen, ank. Tanager 20./9. — Nautik, Nielsen, ank. Liverpool 18./9.

**Det Dansk-Russisk Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 20./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kronstadt 19./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 21./9. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 21./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Shediac 15./9. til Preston. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 22./9. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 24./9. til Porzoli. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Miramichi 21./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Dunston 21./9. til Buenos Ayres. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Adrossan 21./9. til Campbellton. — Næwa, Dahl, ank. Campbellton 19./9.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Dunkerque 25./9. — Martha, Christensen, ank. Tynen 24./9. — Elna, Rathje, ank. Piteå 24./9. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 16./9. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 21./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Hernösand 24./9. — Simone, Møller, ank. Stockholm 24./9. — Jeanne, Olsen, ank. Rouen 22./9. — Vera, Larsen, afg. Hudiksvall 24./9. — Daisy, Jørgensen, afg. Hernösand 23./9. — Annine, Leth, ank. Svendsvåg 21./9. — Kamma, Løffler, afg. Swansea 18./9. — Betty, Lagesen, afg. Tynen 24./9.

**Det ostasiatiske Kompagni.** Cathay ank. Rotterdam 20./9. for udg. — Estonia afg. Kaiphong 8./9. for udg. — Indion fass. Perim 18./9. for udg. — Lituania afg. Sabang 19./9. for udg. — Trauquebar afg. Woosung 18./9. for hjemg. — Bandon afg. Sabang 20./9. for hjemg. — Bintang ank. Kjøbenhavn 21./9. — Jutlandia ank. Peimang 24./9. for udg. — Pungau ank. Middlesbro 20./9. for udg. — Samui afg. Gonua 22./9. for udg. — Selandia afg. Bangkok 21./9. for hjemg. — Ørskild ank. London 23./9. for hjemg. — Chumpon ank. Mahé 8./9. for hjemg. — Arabion afg. London 1./9. for udg. — Kina afg. San Francisco 20./9. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 20./9. for udg. — St. Jan afg. Havre 22./9. for hjemg. — St. Thomas afg. Paramaribo 19./9. for hjemg.

**Europa.** Frankrig, Friis, afg. Burntisland 24./9.

**Dampskibsselskabet af 1811.** Edna, Iversen, afg. Rouen 24./9. — Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 23./9.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Steffen, ank. Horsens 24./9. — Nordpol, ank. Kjøbenhavn 25./9.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. St. Lucia 22./9. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. New York 23./9. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Svendsvåg 22./9. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 20./9. — Urania, Clausen, afg. Ghent 24./9.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Rotterdam 24./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Blyth 20./9. — Holland, Poulsen, ank. Middelfart 24./9. — England, Andersen, afg. Riga 20./9.

**Frøen.** Austa, Bagger, afg. Methil 24./9. — Freja, Nielsen, ank. Harburg 20./9. — Vera, Thing, ank. Ghent 24./9.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersborg 21./9. — Sara, Jensen, ank. Petersborg 19./9. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 23./9. — Ragnhild, Schultz, afg. Bilbao 19./9. — Valborg, Hansen, ank. Svendborg 21./9. — Sjølland, Svarrer, afg. Kønigsberg 22./9. — Estrid, Hansen, afg. Bandholm 21./9. — Agnote, Dam, ank. London 20./9. — Gunhild, Hansen, afg. Burntisland 18./9. — Hermia, Frøp, afg. Methil 21./9. — Alice, Jørgensen, afg. Grimsby 23./9.

**Havet.** Fyen, Mathiesen, ank. Methil 23./9.

**Dania.** Ely, Duhn, afg. Kalmar 24./9. til Stockholm. — Nelly, Clausen, ank. til Hudiksvall 21./9. — Fanny, Eriksen, ank. Gelle 22./9. — Lilly, Nielsen, ank. Randers 24./9. — Alexy, Sørensen, pass. Gibraltar 23./9. for Esbjerg. — Dagny, Bang, ank. Skellefteå 19./9. — Mary, Clausen, afg. St. Petersborg 23./9. til Esbjerg.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Petersborg 22./9. — London, Bom, afg. Boness 24./9. til Methil. — Paris, Tholander, ank. Aalborg 21./9. — Bryssel, Kuas, afg. Simo 22./9. til Sarpsborg.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Helsingfors 19./9. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Stockholm 20./9. — Roma, v. Thun, ank. Haukipudas 17./9.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Korsør 23./9. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 20./9. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 21./9.

**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Danzig 23./9.

**Ærs.** Enigheden, Jensen, ank. Kolding 23./9. — Energi, Jensen, ank. Assens 22./9.

## Sejlskibe.

**Ærs.** Kirstine, Jensen, Raahauge, er 2./9. prajet paa 39<sup>o</sup> N. Br. 17<sup>o</sup> V. Lgd. — Adele, Weber, ank. Rostock 16./9. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 16./9. — H. C. Grøho, Svane, er ank. Wiborg. — Henry, Jensen, ank. Dysart 18./9. — Auna, Petersen, ank. Kædeby 18./9. — Atlantic, Rasmussen, ank. Trinidad 17./9. — Anne, Mikkelson, ank. Svendborg 18./9. — Margen, Albertsen, ank. Fowey 18./9. — Abba, Petersen, ank. Aarhus 18./9. — Norden, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 17./9. p. R. t. St. Waast. — Johanne, Eriksen, ank. Kiel 17./9. — Signe, Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./9. — Marie, Boye, ank. South Alloa 17./9. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 18./9. — Karen, Albertsen, ank. Rügenwalde 18./9. — Elise, Nielsen, ank. Kjøbenhavn Red 18./9. p. R. t. Ramsey. — Albertha, Kromann, ank. Kjøbenhavn Red 18./9. p. R. t. Guernsey. — Hekla, Hermannsen, ank. Kjøbenhavn Red 18./9. p. R. t. Scarborough. — I. Koføed, Andersen, ank. Kjøbenhavn Red 18./9. p. R. t. Lorient. — Hertha, Krull, ank. Kjøbenhavn Red 18./9. p. R. t. Bridlington. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn Red 18./9. p. R. t. Kristiania. — Dana, Boye, ank. Middlesbro 18./9. — Fredensborg, Kisby, ank. Falmouth 19./9. — Argus, Jensen, ank. Norrköping 19./9. — Mathilde, Hansen, ank. Travemünde 19./9. — Nielsine, Christensen, ank. Stralsund 18./9. — Amor, Hansen, afg. Frederikstad 19./9. til Wexford. — Hebe, Clausen, ank. Kirkwall 19./9. — Fremad, Hansen, ank. Boness 20./9. — Neptun, Skals, ank. Limhamn 19./9. — Merkur, Christensen, ank. Guernsey 19./9. — Argo, Clausen, afg. Swansea 19./9. til Raumo. — Vonus, Jensen, ank. Stokkesøyri 19./9. — Hydra, Christensen, ank. Irvine Harbour 20./9. — Agent Petersen, Frederiksen, er afg. Hamburg til Rio Hacha. — Ofelia, Clausen, ank. Cádiz 21./9. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Langoro 21./9. — Amalia, Andersen, pass. Pillau 21./9. for Odense. — Ingolf, Olsen, ank. Stugsund 21./9. — Norma, Jørgensen, afg. St. John (N. B.) til Kilrush. — Hermod, Dreimann, ank. West Wemyss 23./9. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Dieppe 22./9. — Hans, Knudsen, ank. Nordmaling 22./9. — Juliane, Christensen, pass. Lisbon 18./9. for Neapel. — Hamlet, Rasmussen, ank. Oporto 23./9. — Ægir, Winther, ank. Trångsund 22./9. — Astræa, Svane, ank. Göteborg 22./9. — Mars, Stegmann, ank. Kristiania 23./9. — Smart, Christensen, ank. Casablanca 22./9. — De tvende Brødre, Boye, ank. Leith 23./9. — Nathalia, Eriksen, ank. Boness 21./9. — Emilie, Friis, ank. Konkardino 21./9. — Møster, Petersen, ank. Aalborg 22./9.

**Rønne.** Sigurd, Koføed, ank. Kalmar 16./9. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 16./9. — Proven, Olsen, ank. Stolpmünde 16./9. — Veset, Koføed, ank. Danzig 19./9. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Prestø 20./9. — Freja, ank. Holbæk 20./9. — Amalie, ank. Karrebæksmunde 20./9. — Hermod, Grønvald, ank. Kjøbenhavn 21./9. — Argus, Holm, ank. Karlskrona 22./9. — Næstved, Madsen, ank. Haderslev 21./9. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Odense 22./9.

**Svendborg.** Alfrede, Clausen, ank. Wiborg 17./9. — Sophie, Hansen, ank. Teigmouth 18./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Courseulles 17./9. — Clytia, Nielsen, ank. Helsingfors 17./9. — Meta, Larsen, ank. Nexø 18./9. — Dagny, Rasmussen, pass. Dragør 18./9. — Constance, Hansen, ank. Kings Lynn 18./9. — Confidence, Michelsen, ank. Sikeå 18./9. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Flensborg 19./9. — Adolf, Jensen, ank. Sassnitz 19./9. — Skjold, Larsen, ank. Flensborg 19./9. — Gwa, Petersen, ank. Kjøbenhavn Red 19./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Kiel 19./9. — Flora, Sørensen, ank. Kjøbenhavn Red 19./9. — Ignatz Breum, Lund, ank. Kjøbenhavn Red 20./9. — Helge, Nielsen, ank. Burntisland 21./9. — Brodrene, Jørgensen, ank. Assens 19./9. — Min, Nielsen, ank. Petersborg 20./9. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Ronne 20./9. — Activ, Mouritzen, ank. Odense 20./9. — Union, Olsen, ank. Faaborg 20./9. — Roma, Jensen, ank. Kjøbenhavn Red 21./9. — Delos, Andersen, ank. Kjøbenhavn Red 21./9. — Olga, Rasmussen, ank. Runsgate 18./9. — Kamma, Fisker, ank. Frederikssund 22./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Göteborg 21./9. — Urda, Robach, ank. Dysart 23./9. — Anna, Fisker, ank. Whitby 23./9. — Leif, Andersen, ank. Dysart 21./9. — Hans Emil, Skov, ank. Aalborg 22./9. — Dagnar, Petersen, ank. Trångsund 22./9. — Haubot, Andreasen, ank. Kristiania 22./9. — Elise, Andreasen, ank. Nowenstlo 23./9. — G. R. Børg, Hvenegaard, ank. Karlshamn 23./9. — Fanny, Hansen, ank. Kolding 22./9. — Newsky, Nielsen, ank. Antwerpen 22./9. — Apollo, Nielsen, ank. Söderhamn 21./9. — Vesta, Povlsen, ank. Faxe Ladeplads 22./9. — Minorva, Fuglsang, ank. Trångsund 23./9. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Helsingborg 23./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Wiborg 23./9. — Fylla, Hansen, ank. Fowey 24./9. — Gøfiou, Jørgensen, ank. Fowey 24./9. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Boness 24./9.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. September 1912. — Sø- og Handelsretsdom. — Kend dit Skib. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetretninger. — Efterretninger for Safarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## Efterretninger for Søfarende.

Meddeelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabelhængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2250. Somærke blæst om. Masedsund Færgebro. Smaalands-Farvandet.** Stangen med en rund Skive paa Toppen paa S.-Enden af Masedsund Færgebro er blæst om. Den vil snarest blive rojst igen. 54° 59' (42°) N. Br. 11° 54' (03°) Ø. Lgd.

**2251. Fyr upaalideligt. Laugaanes, Island NO.-Fyrt.** Man advares med indtil videre at stole paa Laugaanes hvide Lynfyrt, da det er rapporteret at brende upaalideligt. 66° 22' (34°) N. Br. 14° 32' (17°) V. Lgd.

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2252. Lods-Station nedlægges. Kristianopol. Kalmarsund. Sverrig.** Kristianopol Lods-Station nedlægges den 1ste Oktober 1912. c. 56° 15' N. Br. 16° 03' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

**2253. Fyr tændt. Kungshällan. Sikeå. Bottniske Bugt.** Kungshällan Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., er tændt. Lyset er grønt fra N. 89° Ø. til S. 70° Ø., hvidt derfra til S. 56° Ø., rodt derfra til S. 2° Ø. Fyret viser hvidt, utørstøret Lys ind over Sikeåfjæden. Flaumens Højde: 6 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rodt og 5 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—Skibstarterns Opløst. 64° 08' 20" N. Br. 20° 59' 24" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1222. Kjøbenhavn 1912.)

**2254. Afmærkning. Lods, Finland.** Følgende Farvande er afmærket: 1) Tankar—Trullögrund—Ykshila og Mäskär—Alholmen. Lods kan faas. 2) Gullkrona—Lohm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049. Kjøbenhavn 1912.)

**2255. Fyr forandret. Äijä. Brahestad. Bottniske Bugt.** Äijä hvide, faste Fyr er forandret til et Fyr, der afvekslende viser hvidt Lys og rodt Lys. Lysgrensene er uforandret. 64° 41' 13" N. Br. 24° 20' 00" Ø. Lgd.

**2256. Fyr forandret. Rummelgrund og Bredhällan. Jakobstad. Bottniske Bugt.** Ved Indløbet til Jakobstad er følgende Fyr forandret: 1) Rummelgrund hvide, faste Fyr er nu et Fyr, der afvekslende viser hvidt Lys og grønt Lys. 63° 44' 49" N. Br. 22° 34' 44" Ø. Lgd. 2) Bredhällan hvide, faste Fyr er nu et Fyr, der afvekslende viser hvidt Lys og rodt Lys. Det røde, faste Fyr i samme Fyrtaarn er nu et rodt Lynfyrt, der viser Et-Lyn. 63° 44' 37" N. Br. 22° 35' 28" Ø. Lgd.

Lysgrensen for begge Fyr er uforandret. **2257. Somærker inddraget. Barösund. Finske Bugt.** Den hvid-sortte Spiritonde ved 2, m Grunden og den hvid-rote Spiritonde ved 0,5 m Grunden ved Indløbet til Barösund, S. for Øen Strömsö er inddraget. c. 59° 55' N. Br. 23° 45' Ø. Lgd.

**2258. Skær afmærket. Pukinsari S. Wiborg Distrikt. Finske Bugt.** Et Skær med 5, m Vand ligger i det belyste Farvand S. for Pukinsari Holm. Skæret er afmærket med en Vager med kors, der staar i 8 m Vand paa 60° 26' 21" N. Br. 27° 47' 54" Ø. Lgd. (dansk Kort). 60° 26' 21" N. Br. 27° 49' 06" Ø. Lgd. (russisk Kort). (Kort Nr. 155.)

**2259. Oplysning om »London-Grund« Fyrskib. Finske Bugt. Rusland.** »London-Grund« Fyrskib har nu Lanternen paa Masten i Stedet for Ballonen. Lynfyret, der viser Tre-Lyn hver 8½ Sek., har en Flaumehøjde af c. 10 m. 60° 00' N. Br. 29° 31' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2038. Kjøbenhavn 1912.)

ved Dampbrøer med Undervandsbaade vil der midlertidig blive udlagt 2 Stumpkønder med afkørtet Kegel i den V.-lige og Ø.-lige Baakelime ved den maalte Mil ved Schoone Waardin, Vlis-singen, henholdsvis 200 og 300 m fra Kysten.

Naar der afholdes Prøve med Undervandsbaade, vil der ligge et Færtøj, der paa Toppen fører et Flag mærket »Milje«, ved Tonderne. Man skal holde godt S. om Linien gennem Tonderne. Schoone Waardin: 51° 26' N. Br. 3° 37' Ø. Lgd.

**2260. Tønde udlagt. Biervliet. Wester-Scheide.** Paa Biervliet Red er udlagt en Spids-tønde Nr. 1 paa 51° 21' 47" N. Br. 3° 43' 35" Ø. Lgd., og den tidligere Spids-tønde Nr. 1 har nu Nr. 1 a.

**2261. Belysning forandret. Zeebrugge. Belgien.** Ved Zeebrugge Havn er tændt 2 Ledefyr. Forfyret er et hvidt og rodt, fast Fyr. Lyset er hvidt fra N. 60° V. til N. 46° V., rodt derfra til N. 41° V., hvidt derfra til N. 27° V. Flaumens Højde: 13 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt og 5 Sm for rodt Lys. Hvidt Taarn paa Diget. 51° 20' 26" N. Br. 3° 13' 40" Ø. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 48° V. til N. 38° V. Flaumens Højde: 29 m. Synsvidde: 6 Sm. Hvidt Taarn 300 m S. 44° Ø. fra Forfyret. Fyrene leder gennem det udybede Løb til Havnen.

I det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Bølgebrøderen skal der indsettes en rød Lysvinkel, der lyser fra N. 33° V. gennem N. til N. 2° Ø. Synsvidden for rodt Lys: 5 Sm. I øvrigt uforandret.

**2262. Vrag borttaget. Gull Stream. England.** Vraget af Skonnerten »Forest Belle« er borttaget og Afmærkningen inddraget. 50° 15½' N. Br. 1° 30½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 721. Kjøbenhavn 1912.)

**2263. Opmaalingsarbejder fuldfort. »Dudgeon« Fyrskib—Yarmouth.** Opmaalingsarbejderne mellem »Dudgeon« Fyrskib og Yarmouth er fuldfort. »Dudgeon« Fyrskib: 53° 14½' N. Br. 0° 57' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1738. Kjøbenhavn 1912.)

**2264. Opmaalingsarbejder. St. Abb's Head—Aberdeen. Skotland.** Mellem 56° 00' N. Br. og 57° 00' N. Br. og mellem 1° 30' V. Lgd. og 2° 30' V. Lgd. foretages Opmaalingsarbejder. Arbejderne ventes fuldfort ved Udgangen af Oktober Maaned d. A. Naar Opmaalings-skibene, der kun har Stønger paa Fortoppen, er til Ankers, vil de vise og give Signaler som for Skibe, der arbejder med Telegrafkabler. Forskellige Baaketønder med Flag vil blive anvendt under Opmaalinger; de er ikke belyst om Natten; man advares mod at beskædiges dem. St. Abb's Head: 55° 55' N. Br. 2° 08' V. Lgd.

**2265. Afmærkning forandret. Cromarty Firth.** Omtrunt den 26de September 1912 udlægges en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek. c. ½ Kbl S. 10° V. fra Nigg Sands West End Tønde, der samtidig indlægges, og 17, c. Kbl S. 89° Ø. fra Invergordon Free Kirk. Newhall sorte Stumpkønder flyttes samtidig, 1 Kbl N. 6° V. i, saa den kommer til at ligge 12, c. Kbl S. 61° Ø. fra Invergordon Free Kirk, der ligger paa 57° 41½' N. Br. 4° 10' V. Lgd.

#### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**2286. Taagsignal forandret. Ardrossan Harbour. Firth of Clyde. Skotland.** Taagsignal-Stationen ved Lodshuset i Ardrossan Harbour giver nu Et-Stød hver 1 Minut, Stød 10 Sek., Pause 50 Sek. 55° 38½' N. Br. 4° 49½' V. Lgd.

**2287. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. South Long Bank. Rosslare Harbour. Irland Ø.-Kyst.** Den røde Spids-tønde ved S.-Enden af Long Bank og Holdens Bed er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. 52° 15' N. Br. 6° 17' V. Lgd.

#### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2288. Drivende Somærke. Quessant V. Frankrig.** Den 14de September d. A. er der observeret en drivende, hvid Spids-tønde c. 7½ Sm V.-lig fra Créac'h d'Onessant Fyr. 49° 27' N. Br. 5° 19' V. Lgd.

**2289. Fyr midlertidig slukket. Trois Pierres. Rade de Lorient.** Trois Pierres røde og grønne, faste Fyr, der skal forstærkes, er midlertidig slukket. 47° 41' 38" N. Br. 3° 22' 29" V. Lgd.

**2290. Forandring af Fyr fuldfort. Portalguen. Quiberon.** Forandringen af Portalguen Fyr er nu fuldfort, idet den røde Lysvinkel nu er indsat. 47° 29' 10" N. Br. 3° 06' 09" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1430. Kjøbenhavn 1912.)

**2291. Oplysning om Grunde. Giroude.** I Munden af Giroude er foregaaet følgende Forandringer:

1) Passe Nord. Mattes du Grand Banc og La Mauvaisse er rykket Ø. efter. I Linien: Cor-duan Fyr overet med »Grand Banc« Fyrskib er der 8,7 m Vand, men 8 m Kurven gaar tæt til

**2260. Søværker udlagt. Kronstadt. Finske Bugt.** Paa Kronstadt store Red er udlagt følgende Tønder:

1) Paa N.-Siden er der noget udenfor den yderste af de 4 røde Spiritønder udlagt en almindelig rød Tønde ved Yderenden af det dybe Farvandt; mellem de 4 røde Spiritønder er udlagt endnu 3 røde Spiritønder med 1 rød opadvendt Kost.

2) Paa S.-Siden er der ved Siden af den yderste af de 4 hvide Spiritønder udlagt en almindelig hvid Tønde; mellem de 4 hvide Spiritønder er udlagt 3 hvide Spiritønder med 1 sort nedadvendt Kost.

Saa vel paa N.-Siden som paa S.-Siden ligger der altsaa en 1 almindelig Tønde og 7 Spiritønder.

De almindelige Tønder: e. 60° 00' N. Br. 29° 37' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1541. Kjøbenhavn 1912.)

**2261. Lystønde slukket. Stapelbotten. Moonsund. Østersøen.** I følge Meddelelse fra det kejserlige russiske Generalkonsulat i København er Stapelbotten Lystønde slukket. e. 59° 08½' N. Br. 22° 39' Ø. Lgd.

**2262. Mindre Dynde. Leo Bugt. Østerrøen.** Paa de to 3<sup>o</sup> m Puller i Indløbet til Leo Bugt er der nu kun 2<sup>a</sup> m Vand. e. 58° 07' N. Br. 22° 08½' Ø. Lgd.

**2263. Søværker udlagt. Ainsch (Hainsch). Riga Bugt. Østersøen.** Paa N.-Siden af Indløbet til Ainsch er udlagt 4 røde og paa S.-Siden 4 hvide Spiritønder med Flag. Et Skær i Havnen er afmærket med en rød Spiritønde med Flag, der ligger paa e. 57° 52½' N. Br. 24° 21' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

**2264. Oplysning om Aftæmning. Dünawünde. Riga Bugt. Østersøen.** Indløbet til Dünawünde er afmærket med en Lys- og Klokketønde, der viser rodt, fast Lys, og som ligger 2350 m uden for Forhødsesslinjen mellem Mølleøvederne i 17 m Vand 190 m V. for Ledelytlinjen. Paa V.-Siden af Indløbet ligger 3 hvide Tønder og paa Ø.-Siden 3 røde Tønder, Tønderne ligger 80 m paa hver Side af Ledelinjen, Afstanden mellem Tønderne paa begge Sider af Indløbet er 500 m, og Forhødsesslinjen mellem de indreste Tønder er 500 m fra Mølleøvederne. Mellem Tønderne ligger der 5 hvide Spiritønder paa V.-Kanten af Løbet og 5 røde Spiritønder paa Ø.-Kanten. Spiritønderne ligger e. 65 m fra Ledelinjen. Lys- og Klokketønden: e. 57° 05' N. Br. 23° 59' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

**2265. Skydeskiver indbyrdes. Steinort N. Østersøen.** De 2 Skydeskiver, der var gaaet i Drift mellem Backofen og Scheinort er indbyrdes. Steinort: 56° 50' N. Br. 21° 03½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2132. Kjøbenhavn 1912.)

**2266. Belysning forandret. Schwarzort. Kurischs Harf. Tyskland.** Belysningen af Farvandet ved Schwarzort er nu forandret. e. 55° 32½' N. Br. 21° 07¾' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1422. Kjøbenhavn 1912.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**2267. Fyr forandret. Sødra Grafvarne. Bohuskusten. Sverrig.** Da Landgrunden fra det lille Skær ved Ø.-Punten af Kleiven gaar længere ud end anlaget, er Sødra Grafvarne Fyr blevet forandret saaledes, at det nu viser front Lys fra S. 48° V. til S. 57° V., hvidt Lys derfra til S. 60° V., rodt Lys derfra til S. 68° V. I øvrigt uforandret. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rodt og 3 Sm for front Lys. 53° 21' 24" N. Br. 11° 14' 54" Ø. Lgd. 5<sup>a</sup> m Grundden paa 58° 21' 07" N. Br. 11° 14' 00" Ø. Lgd. ligger i den hvide Lysvinkel, som tjener til at lede mellem Kleiven og Hatteskären. (Kort Nr. 236.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1907 og 2147. Kjøbenhavn 1912.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2268. Vrag. Lyngvig Fyr VSV. Nordsøen.** I følge Telegram af den 23de ds. fra »Malmineant« i Berlin er en Vragmst obsereret i m over Vandet e. 20 Sm S. 69° V. fra Lyngvig Fyr, der ligger paa 56° 03' 00" N. Br. 8° 06' 25" Ø. Lgd.

**2269. Rev. Poulonga SV. Hvide Hav. Rusland.** Danperen »Franciska Fischer« er i Juni 1912 strandet paa et Klippev SV-lig for Poulonga Taarnhøke paa N.-Siden af Hvide Hav. e. 66° 12' N. Br. 39° 54' Ø. Lgd.

**2270. Forandring og Tænding af Fyr. Norge.** 1) Steinkjer Havnefyr er forandret. Det er nu et Fyr med To-kornkølser, Lyset er rodt fra S. 30° V. til S. 65° V., fri N. om Rødsbjerg; hvidt derfra til N. 70° V.; front derfra til N. 50° V., over Ankerpladsen i Eggelohavn; hvidt derfra til N. 40° Ø., til Danmsksholmen i Elven; rodt derfra til S. 60° Ø. I øvrigt uforandret. 64° 00' 36" N. Br. 11° 29' 20" Ø. Lgd.

Den 1ste Oktober 1912 tændes følgende Fyr:

2) Finvær Fyr paa Sandrø Vale, Froerene. Fyret viser rodt, fast Lys fra S. 27° V. til N. 89° V., fri N. om Skarvassen; hvidt Lys med En-Formkølser derfra til N. 69° V., fri N. om Niståne; hvidt, fast Lys derfra til N. 55° V., fri S. om Askluff; hvidt Lys med Grupp-Formkølser derfra til N. 52° V., fri N. om Askluff; hvidt, fast Lys derfra til N. 39° V., fri S. om Hammasflin; rodt Lys med En-Formkølser derfra til N. 32° V., fri Ø. om Hammasflin; hvidt Lys med En-Formkølser derfra til N. 30° V., fri V. om 8 m Grunden V. for Oldan; rodt, fast Lys derfra til N. 68° Ø. Flammens Højde: 23 m. Synsvide: 14½ Sm. Brændetid: 1ste August—13de Maj. 64° 04' 10" N. Br. 9° 07' 10" Ø. Lgd.

3) Klakstøren Fyrtårne, Troilhuslunden. Fyret er et Lyngfyr, der viser Et-Lyn e. hver 5 Sek. Lyset er hvidt fra S. 51° V., fri N. om Laugskeftrin, til N. 52° V., fri S. om Fosfluv, rodt derfra til N. 32° V., fri Ø. om 8 m Baaren ved Kamsoerthen; hvidt derfra til N. 17° V., fri V. om Ausklakke; front derfra til N. 6° V., fri Ø. om Ausklakke; hvidt derfra til N. 45° Ø, fri N. om Friskjærstærken; rodt derfra til N. 59° Ø, fri N. om Skibenes; front derfra til S. 42° Ø, fri V. om Smaskjærten ved Akvik; hvidt derfra til S. 34° Ø, fri Ø. om Aukanes; rodt derfra til S. 51° V. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rodt og 5 Sm for front Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 63° 21' 15" N. Br. 8° 24' 45" Ø. Lgd.

4) Kaarhavn Fyrtårne, Strøundet. Fyret er et hvidt Fyr med En-Formkølser, der lyser fra N. 32° V. gennem N. Ø. og S. til S. 48° V. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 6 Sm. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 33' 10" N. Br. 23° 10' 30" Ø. Lgd.

5) Melteford Fyrtårne, paa Klubben. Fyret er et Fyr med En-Formkølser. Lyset er hvidt fra S. 23° V., fri V. om Meltefordens til S. 82° Ø, fri S. om Jernstangen S. for Storholmen; rodt derfra til N. 35° Ø. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rodt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 30' 10" N. Br. 22° 21' 20" Ø. Lgd.

6) Lille Fyr, Vesternalsfjorden. Fyret er et hvidt Lyngfyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek. og som lyser fra N. 70° Ø. gennem Ø. S. V. og N. til N. 16° Ø. Flammens Højde: 56 m. Synsvide: 19½ Sm. Brændetid: 15de August—30de April. 68° 35' 35" N. Br. 14° 19' 25" Ø. Lgd.

**2271. Opmaalingsstønder udlagt. Eider Munding. Tyskland.** Paa Barron af Eider N.-lign Nundingsstønder er til Opmaalingsbrug udlagt Snidstønde I og Spiritønderne A, B og C med nedadvendt Kegel mellem Westerplate og Kleinen Flegelplate. e. 54° 15' N. Br. 8° 38' Ø. Lgd.

**2272. Torpedobaad sunket. »Weser« Fyrskib NY. Tyskland.** I følge Telegram af den 23de ds. fra »Alminneant« i Berlin er en Torpedobaad sunket 10 Sm NV. l. V. fra »Weser« Fyrskib paa 53° 59' N. Br. 7° 35' Ø. Lgd. Paa Stedet ligger et Bjærgrningsstøt, Løftstøt, der skal passeres med Forsigtighed.

**2273. Aftæmning forandret. Wasser.** 1) I Aussewaeser ligger den røde Spiritønde T nu i 7 m Vand paa 53° 41' 20" N. Br. 8° 24' 14" Ø. Lgd.

2) I Unterwaeser er rød Lystønde V, der viser hvidt Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1<sup>a</sup> Sek., Morke 2<sup>a</sup> Sek., udlagt paa 53° 20' 57" N. Br. 8° 30' 16" Ø. Lgd., og Spiritønde V er inddraget.

3) Lystønde W ved Klippehøne er ombyttet med rød Spiritønde W uden Topbetegnelse, der ligger i 8<sup>a</sup> m Vand paa 53° 20' 34" N. Br. 8° 29' 59" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2213. Kjøbenhavn 1912.)

**2274. »Aussejæder« Fyrskib atter udlagt. Jade.** »Aussejæder« Fyrskib er udlagt og Re-servedyrskibet inddraget. e. 53° 51' N. Br. 7° 56' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1734. Kjøbenhavn 1912.)

**2275. Grundte. Imenjeade. Jade.** I Innenjæde er der fundet 7<sup>a</sup> m Vand paa 53° 39' 48" N. Br. 8° 06' 03" Ø. Lgd. og 8<sup>a</sup> m Vand paa 53° 39' 41" N. Br. 8° 06' 07" Ø. Lgd.

**2276. Skydeøvelser. Borkum. Ostfriesche Æer.** Den 25de, 27de og 28de September 1912 afholdes Skydeøvelser fra Borkum ud over Søen. Den farlige Zone ligger fra Andvningstønden til Tønderne 0 l—0 6. Forvandet Westereus er frit. Skydningen begynder Kl. 9 fm. Andvningstønden: 53° 41' N. Br. 6° 35' Ø. Lgd.

**2277. Skydeøvelser. Fort Pamups. Zuidereze. Holland.** Den 26de og 27de September 1912 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pamups. Den farlige Zone ligger indtil 9000 m fra Korte til N. gennem Ø. til SØ. 3 Timer for Skydningens Begyndelse huses paa Fort Pamups, Batterierne Diemendani og Dirgerdand. V. Batteriet ved Midden. Middelberg Kirkegaard og Marken Fyrtårn røde Flag halvt op og i Time for huses Flagene helt op. Marken Fyrtårn: 52° 57½' N. Br. 3° 08½' Ø. Lgd.

**2278. Vrag. »Noord-Hinder« Fyrskib SSV.** Vraget af et Fiskerfartøj er sunket paa N.-Spidsen af Westhinder, e. 2 Sm S. 8° V. fra »Noord-Hinder« Fyrskib. Mast over Vandet. Fyrskibet: 51° 35' N. Br. 2° 36' Ø. Lgd.

**2279. Dampprøver med Undertraadsbaade. Scloune Wardin. Wester Scheide. Til Brug**

denne Linie. Grunde med 6. m Vand findes i den V-lige Del af Cortuan Fyrs lvide, forstærkede Lysvinkel og Grunde med 8 m ved V-Kanten af Demi Bauc.

2) Bauc de Montrevel har skudd sig c. 800 m N. i, og man finder 4, à 4, m Vand paa c. 45° 39' 07" N. Br. 1° 12' 20" V. Lgd.

3) Platin de Grave. 3200 m N. 10° 0. fra Pointe de Grave Fyr er fundet en Grund med 5, m Vand, Grus. 45° 35' 48" N. Br. 1° 14' 20" V. Lgd.

2292. Forsøgs-Taagesignal ophørt. Torre de Hércules. La Coruna. Spanien NV-Kyst. Taagesignalet som til Forsøg graves tæt ved Hércules Fyr er ophørt. 43° 23' 1/4" N. Br. 8° 24' 1/4" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2411. Kjøbenhavn 1911).

2293. Grunde fundet. Great Nifu—Subbu Point. Liberia. Afrika. Under en ny Opmaalning er der fundet flere Grunde ud for Kysten mellem Great Nifu og Subbu Point, indtil en Afstand af 2 Sm fra Land. Great Nifu: 4° 45' N. Br. 8° 32' 1/4" V. Lgd.

2294. Grund rapporteret. Cape St. Mary Fyr. NV. Placencia Bay. Newfoundland S.-Kyst. En Grund med 5, m Vand er rapporteret c. 11 Sm N. 40° V. fra Cape St. Mary Fyr. Stedet vil blive undersøgt. 46° 57' 1/4" N. Br. 54° 22' V. Lgd.

2295. Vrag. Nantucket Shoals. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Damperen »Nordkap« har den 22de August 1912 stødt paa et overflydt Vrag Ø. for Nantucket Shoals. c. 41° 17' 1/2" N. Br. 69° 18' V. Lgd.

2296. Vrag. Great Round Shoal. Nantucket Sound. Massachusetts. Den 28de August 1912 er Vraget af en Skonnert med 2 Master c. 1 m over Vandet observeret 2 Sm N. 31° Ø. fra Great Round Shoal Tonde. Great Round Shoal: c. 41° 25' N. Br. 69° 50' V. Lgd.

2297. Dybde forandret. Hog Island Channel. Narragansett Bay. Rhode Island. Ved en ny Opmaalning af Hog Island Channel har det vist sig, at Hog Island Shoal har udvidet sig S. eller, 3, m Vand findes 265 m S. 2° V. fra Hog Island Shoal Fyr. Herfra tilføjer Dybden raskt og 330 m S. 2° V. fra samme Fyr findes 9, m Vand.

Grunden paa S-Siden af Kanalen, N. for Arnolds Point, har trukket sig noget tilbage, der er nu dæbt Vand 460 m S. 21° Ø. fra Hog Island Shoal Fyr, hvor der for var 8, m Vand. 9, m (30 foot) Kurven ligger nu c. 370 m fra Kysten N. for Arnolds Point og 5, m (18 foot) Kurven ligger c. 275 m fra Kysten.

Hog Island Shoal Southeast Point Spirtonde ligger i 7. m Vand c. 280 m S. 62° Ø. fra Hog Island Shoal Fyr, der ligger paa 41° 37' 57" N. Br. 79° 16' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2173. Kjøbenhavn 1912).

2298. Afmærkning og Belysning forandret. Point Judith Harbor of Refuge. Rhode Island. West Breakwater South End Spirtonde ligger i c. 5 m Vand ved Yærenden af den overlydte Del af V.-Bølgehyreren ved Point Judith of Refuge Harbor, N. 82° V. fra Point Judith Fyr og N. 19° Ø. fra Block Island N.-lige Fyr. Nine Foot Rock vandret stribede Spirtonde er inddraget, da Bølgehyreren kommer til at gaa over Skæret.

Den 15de Oktober 1912 tændtes følgende Fyr:

1) Paa Ø-Enden af Hovedbølgehyreren: Main Breakwater East Fyr, der er et hvidt Fyr med En-Formørkelses hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek.

2) Paa Knækket af Hovedbølgehyreren: Main Breakwater Center Fyr, der er et hvidt Lysfyr, som viser To-Lys hver 6 Sek., Lys 0,3 Sek., Mørke 0,3 Sek., Lys 0,3 Sek., Mørke 4,3 Sek.

3) Paa V-Enden af Hovedbølgehyreren: Main Breakwater West Fyr, der er et rødt Fyr med En-Formørkelses hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek.

4) Paa V-Enden af Ø-Bølgehyreren: East Breakwater Fyr, der er et rødt Fyr med En-Formørkelses hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek.

Samtidig slukkes de 4 nuverende Fyr og Point Judith Breakwater midlertidige Lystonde inddrages. Point Judith Fyr: 41° 21' 40" N. Br. 71° 28' 55" V. Lgd.

2299. Grunde fundet. Block Island Sound. Rhode Island. I Block Island Sound er fundet en Stenryg med 6, m og 6, m Vand. Stenryggen, der er c. 120 m lang i Ø.-V. og 15 à 30 m bred, ligger 4 1/2 Sm V. for Point Judith Fyr i 1 1/2 Sm's Afstand fra Land. Mindste Dybde, 6, m Vand, findes S. 82° V. fra Point Judith Fyr og N. 1/2° V. fra Block Island N.-lige Fyr. c. 41° 21' 05" N. Br. 71° 34' 37" V. Lgd. Mellem 6, m Stedet og Landet N. derfor fandtes tabrige Stenpiller med 7, m à 9, m Vand, og det antages, at der ud for hele Strækningen af Kysten mellem Point Judith og Watch Hill er mindro Vand end angivet i Kortene; man advares derfor inod at komme denne Kyst nærmere end 1 1/2 Sm.

2300. Tønde udlægges. Kill van Kull. New Jersey. Omtrent den 23de September 1912 udlægges Midchannel Rock Spirtonde 2 A i c. 5 m Vand, S. 92° V. fra Bergen Point SØ-Ende og N. 88° Ø. fra Bergen Point Fyr, der ligger paa 40° 38' 35" N. Br. 74° 08' 54" V. Lgd.

2301. Oplysning om Vraglystonde. Tangier Island SV. Chesapeake Bay. En rød Lystonde, der viser rødt Lys med En-Formørkelses hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., ligger 6, m S. 48° V. fra Tangier Sound Fyr og S. 29° Ø. fra Smith Point Fyr. 37° 49' 10" N. Br. 76° 04' 00" V. Lgd. (iflg. eug. Kort Nr. 2843 b). Lystonden ligger ved Vraget af »San Marcos«.

2302. Tender udlægges. Pamlico Sound. North Carolina. Omtrent den 23de September

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Septbr. 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	118 1/4	118 1/4	118 1/4
Danmark	125 1/2	125 1/2	126
Norden	135	136 1/4	137
Gorm	139 1/4	139 1/4	139 1/2
Carl	136	136	136 1/4
Dannebrog	136	135 1/2	135 1/2
Skjold	116	116 3/4	116 3/4
Urania	46	45 1/2	46 1/4
Neptun	129 1/4	129 1/2	129 1/2
Dampsk. af 1896	134 1/2	134	134 1/4
Højmdal	130 1/2	130 1/2	130 1/2
Østasiatiske	140	140 1/4	140 1/4
Østarseen			
Nordseen			
Gorm			
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	80 3/4	81 3/4	81
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kredittforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		87	89
3 1/2% Husejer Kreditk.		88 1/2	85 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	83 1/2	88	88 1/2
4% — — — 2. Serie.		93 1/4	95 3/4
4% — — — 1.		95 1/4	97
3 1/2% Østift. Kreditf.	6	88	90
4% — — —		92	92 1/2
3 1/2% Landkreditk.	3	92	93
4% Østift. Kreditf.	9	92 1/4	94 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			151 1/2
Privatbank			112 3/4
Landmandsbank	142 1/4	— 1/2	142 3/4
Handelsbank			146 1/2
Grundtørbauk			19
Burm. & Wain			107
Helsingørs Jærnsk.	100 1/2	— 1/2	100 1/2
Sukkertabr.	232	233	232 1/4
Bryggeri Aktier	229	228 1/4	228

Vekselkurser d. 25. September 1912.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.96	88.75
London	18.19	18.15
Paris	72.00	
Amsterdam	150.80	
Wien	75.45	

Notering paa Berlins Børs d. 24. September 1912.

Russiske Noter	216 1/4
4% Russiske Consols	91.90
3 1/2% — Boden Kredit	89.00
5% Mexikanske 1899	99.30
5% Rumænske Stats	101.10
4% — — 1890	95.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

»Forenede Dampsk.« 810,000, »Danmark« 680,000, »Norden« 428,000, »Carl« 292,000, »Dannebrog« 224,000, »Skjold« 128,000, »Urania« 126,000, »Dampskib. af 1896« 292,000, »Højmdal« 60,000, »Gorm« 112,000, »Neptun« 116,000, »Dansk-russisk« 836,000, »Østasiatisk« 76,000.

Møller & Rée, Bankforretning, 16, Ved Stranden.

1912 udlægges: 1) Bluff Lump Spidsstønde 2 i 3, m Vand, N. 300° V. fra Bluff Shoal Fyr og S. 40° V. fra Høj Island høje Kant. 2) Høj Island Lump Spidsstønde 2 A i 3, m Vand, N. 133° Ø. fra Bluff Shoal Fyr og N. 85½° Ø. fra Kanten af Bluff Point. Bluff Shoal Fyr: 350' 12' 38" N. Br. 76° 04' 24" V. Lgd.

**2303. Fyr tændes. Powell's Point. Currituck Sound. Albemarle Sound. North Carolina.** Omfrent den 1ste Oktober 1912 tændes et rødt, fast Fyr, der vises fra en Baake i c. 2 m Vand ud for Powell's Point i Indløbet til Currituck Sound, N. 52½° V. fra North Point og N. 44° V. fra Croatan Fyr. 369' 03" 20" N. Br. 75° 47' 17" V. Lgd.

**2304. Vrag. Matanzas Inlet. Florida.** Bugserhaden »Wiconico« er sunket c. 30 Sm Ø. fra Matanzas Inlet. Skellet blev afmærket med en Kistebank, der bar Sæge og Flag. Matanzas Inlet: c. 29° 43' N. Br. 81° 13' V. Lgd.

## VII. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

**2305. Tønde indtrædes. Sombrero Key Turn. Florida Reefs. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omfrent den 10de Oktober 1912 indtrædes permanent Sombrero Key Turn lodret sirubole Stumpstønde, der ligger c. 2½ Sm S. 70° V. fra Sombrero Key Fyr. 24° 36' 45" N. Br. 81° 09' 25" V. Lgd.

**2306. Grunde. Rebecca Shoal og Half Moon Shoal. Florida Reefs. Florida.** I Nørheden af Rebecca Shoal og Half Moon Shoal findes en Del Grunde, som ikke er aflagte i engelsk Kort Nr. 225, 1217, 2379, 1274 og 761. Rebecca Shoal: 24° 35' N. Br. 82° 35' V. Lgd.

**2307. Baake opført. West Channel. Tampa Bay. Florida.** En Stangbaake med rød Trekant paa Toppen er opført i c. 2, m Vand paa Ø-Siden af West Channel, N. 92½° Ø. fra Point Pinales Fyr og N. 62½° Ø. fra Kanten af Point Pinales. 27° 43' 23" N. Br. 82° 36' 12" V. Lgd.

**2308. Vrag. Acklin Island. Mariguana Passage. Belama Islands.** Vraget af Damperen »Aldborough« ligger paa SØ-Siden af Acklin Island ½ Sm fra Land. Master og en Del af Skrovet er over Vandet. c. 22° 20' N. Br. 73° 59' V. Lgd.

## VIII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**2309. Grund rapporteret. Pernambuco N. Brasilien.** Damperen »Ortega« har stødt paa en Grund med 6 m Vand paa 7° 32' S. Br. 34° 41' V. Lgd.

**2310. Fyr tændt. Santa Anna. Florianopolis. Santa Catharina Strait. Paa Fort Santa Anna, Ø-Siden af Strødet, 6, m Kul N. 81° V. fra Florianopolis Katedral, er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 16 m. Synsvinde: 12 Sm. 27° 35' S. Br. 48° 33½' V. Lgd.**

**2311. Bræd rapporteret. Mostardas SØ.** Bræd er observeret paa 31° 31' S. Br. 50° 32' V. Lgd.

**2312. Afmærkning forandret. Caution Bank. English Narrows. Chile.** Ø. for Caution Bank ligger en 7, m Grund, c. 2½ Kbl S. 89° Ø. fra Chilo Islet. NØ. for denne Grund er i 10½ m Vand udlagt en sort, cylindrisk Tønde med Cylinder, Caution N. Tønden Caution S. er flyttet 90 m S. i til 12 m Vand. Chilo Islet: 48° 57' 53" S. Br. 74° 24' 05" V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2313. Profundamenter afmærket. Petite Passe. Toulon. Frankrig.** 2 Profundamenter, der ligger henholdsvis 15 og 25 m S. fra den lille Deming's Molebrov, er afmærket med et rødt Flag og en hvid Lanterne. Molebrovet: 43° 06' 05" N. Br. 5° 55' 38" Ø. Lgd.

**2314. Fyr forandret. Capo Fracese. Elba. Italien V.-Kyst.** Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Broen i Cala dell'Innominata er forandret til et rødt, fast Fyr. 42° 48' 16" N. Br. 10° 22' 31" Ø. Lgd.

**2315. Fyr nedlagt. Scilla. Messina Stræde. Italien V.-Kyst.** Det røde Fyr paa Molebrovet ved Scilla, som blev hørskilyt, er nu permanent nedlagt. 38° 15' 22" N. Br. 15° 43' 05" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 528. Kjøbenhavn 1911).

**2316. Oplysning om Fyr. Capo Zaffarano. Palermo. Sicilien N.-Kyst.** Zaffarano Fyr lyser fra N. 75° V. gennem N. og Ø. til S. 19° Ø. 38° 06' 39" N. Br. 13° 32' 21" Ø. Lgd.

**2317. Vrag forsvundet. Punta Maestra. Italien Ø.-Kyst.** Vraget ud for Punta Maestra er forsvundet. 44° 59' N. Br. 12° 32' Ø. Lgd.

**2318. Skær fundet. Sevastopol. Sorte Hav. Rusland.** I Indløbet til Sevastopol er fundet Skær med følgende Dybder: 1) 6, m paa 44° 36' 48" N. Br. 33° 27' 40" Ø. Lgd. 2) 10 m paa 44° 36' 51" N. Br. 38° 27' 40" Ø. Lgd.

**2319. Fyr forandret. Kap Doob. Sorte Hav.** Det hvide, faste Fyr paa Kap Doob paa Ø-Siden af Indløbet til Novorossisk Bugt er forstærket og lyser nu fra S. 35° Ø. gennem S. og V. til N. 86° V. og fra N. 33° V. til N. 28½° V. Uden for disse Lystrinkler ses et svagt Lys i en Vinkel paa 2°. c. 44° 38' N. Br. 37° 55' Ø. Lgd.

**2320. Tønder udlagt. Smyrna. Lillesten. Tønden, som indgaaende Skibe skal stoppe ved for at faa Lods, ligger 5½ Kbl S. 35° Ø. fra Yani Kneidiz Lystønde, og Tønden for udgaaende Skibe ligger 10¼ Kbl S. 73° Ø. fra samme Lystønde. Mellem disse 2 Tønder er udlagt 4 røde Tønder i Ø-V. mærket »30«, »4«, »3« og »4« fra Søen indløbet, og N. for disse en rød Tønde mærket »20«. Skibe, som følger en Lodsbaad, maa ikke holde sig mere end 1 Kbl fra denne eller fra sin Formand, Lodsbaadens Kurs eller Formandens Kurs skal holdes saa nøjagtigt som muligt, og man maa under ingen Omstændigheder passere sin Formand. Indgaaende Skibe, som ønsker at slutte sig til Skibe, der er under Lodsbaad, maa kun gaa dette, saa fremt Lodsbaaden ikke har naaet Tønde »4«, udgaaende Skibe maa kun slutte sig til Rækken, saafræmt Lodsbaaden ikke har naaet Tønde »1«.**

To store, røde Tønder er midteridigt udlagt N. for Yeni Kale, den S-ligste ligger 1 Kbl N. fra Fyret. Ind- og udgaaende Skibe skal passere mellem disse Tønder. Yani Kneidiz Lystønde: 38° 24¾' N. Br. 26° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1329. Kjøbenhavn 1912).

**2321. Grund fundet. Bengasi. Tripolis.** En Grund med 4 à 6 m Vand ligger 4, Sm N. 19° Ø. fra Las Teyonas og c. 6 Sm S. 38° V. fra Bengasi Fyr. 32° 03' 10" N. Br. 19° 59' 00" Ø. Lgd. (engelsk kort Nr. 241).

## IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

**2322. Fyr forandret. Daedalus Reef. Røde Hav.** Omfrent den 18de Januar 1913 forandres Daedalus Reef det hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med To-Formørkelses hver 20 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 4 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek. 24° 55½' N. Br. 35° 51¾' Ø. Lgd.

**2323. Fyr nedlagt. Gopajpur. Bay of Bengal.** Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Pieren vil ikke mere blive tændt, da Pieren er ødelagt. 19° 15' N. Br. 84° 54¾' Ø. Lgd.

## X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**2324. Oplysning om Fyr. Berhala. Sumatra Ø.-Kyst.** Berhala hvide Blinkfyr viser Et-Blink hver 15 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 12 Sek. Det lyser fra N. 57° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 33° V. Flammens Højde: 27 m. Synsvinde: 14 Sm. 0° 52' 12" S. Br. 104° 24' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2027. Kjøbenhavn 1912).

## Bekendtgørelser m. m.

**2325. Bestemmelser for Signaler fra Skibe, som generes af Søgelys ved Indløbet til befæstede Havne, British India.** Skibe, der nærmer sig befæstede Havne i British India og som generes af Søgelys, maa gøre følgende Signaler enten enkelt eller samlet:

- 1) Med Blinkantenne: 4 korte Blink efterfulgt af 1 lang.
- 2) Med Fløjte, Strene eller Taagehorn: 4 korte Stød efterfulgt af 1 lang.

Om muligt skal høje Signaler benyttes. Søgelys vil da blive benyttet paa den mindst generende Maade, ved at blande, have eller dreje det.

Signalerne maa ikke benyttes uden absolut Nødvendighed. Naar Skibet ikke er i Straalerne fra Søgelys, er det umuligt at vide hvilket Søgelys, der generer. Disse Signaler skal hjælpe de Søfarende, men forpligter ikke Regeringen paa nogen Maade.

**2326. Karantænestemmelser. Gibraltar.** — Skibe, som kommer fra Casablanca, er underkastet Karantæne medmindre det er over 7 Dage siden, de forlod Casablanca.

Italien. — Casablanca er erklæret smittet af Byldepest. De syriske Havne mellem Jaffa og Lattachia (inklusive) er erklæret kolerasmittet.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgaardshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrakibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½, Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbane spor langs Kajerne. Kølhalsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddingor hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge, naar Lods benyttes:</b> Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Taket.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½, à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuus med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbane spor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 38 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd Jærnbane spor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering ufornsden.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbane spor langs begge Havnens Sider.</p>



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrilinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespo-ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3-5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmedie. Køhalingplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Terdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12-14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaalet og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærmerer Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staaalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværkvand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexe.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 38' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ , alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lodsen skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Taketer ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præstø.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhalingplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> -15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod., i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsafrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto <b>Bugeering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærubanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 $\frac{1}{2}$ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+1+4 <b>Bugeering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerens Højde over dgl. V. 5 $\frac{1}{2}$ , à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. <b>Naar Lods benyttes</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træslibbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift $\frac{1}{2}$ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugeering</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværkevand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tende.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	<b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lods pengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 1 Kr. pr. m <sup>3</sup> Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træslibbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhaler. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

### HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 l.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgave.

### Marstal

**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

### SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg tilbyde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 100 Kilo . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — 100 — . 28—36 „

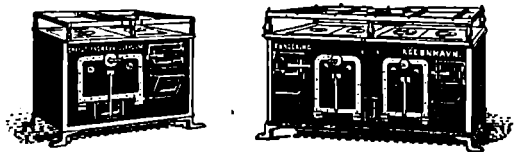
Marseillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere havs altid paa Lager alle andre Sæber, specielt Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schönbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Tegn 1113.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE**  
**AL SLAGS STØBEGODS**  
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**  
**AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI**  
HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.



## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

I Aalborg Havn

findes nu

**Reparationsværft**

med tilhørende

**4 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

**Fjerde Søforsikrings-selskab lim.**

I København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.

Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

**De private Assurandører lim.**

I København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
8 og 4108.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**

Telf. Blikkenalager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

**Nykjøbing M.**

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse  
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

**Steedors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmæglere, Dampskibsagenter  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: **Markristensen.**

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Vollheim“, Lovisa.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Eiert.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:  
Gefte, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Heeksher & Søn's Eftflg.**  
Grundlagt 1797.  
Edsvorne Skibsmæglere.  
Agenter for  
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.  
Telegr.-Adr.: **Heekshers.** Tlf. 7898.

Cronstadt  
Tlf.: „Hansen“

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NR. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

**Husk.**  
**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

**De Herrer Kaptajner**  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsløvenarium  
**LØGSTER**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**  
leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

**BENDIXENS KURSUS**  
Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

**Undervisning**

i **Dansk** (Rettskrivning, Korresp.), **Tysk, Engelsk, Fransk.** For Sømand, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa **Bendixens Kursus. Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.**



**OLSKIND**

**Bedste Olieøj  
Patent**  
Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager.)

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

**Rug- og Skibsbødfabrik**  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**  
i Kjøbenhavn.

Stiftet 1788. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinser.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førerere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang

**John Crabbie's Old Highland Whisky**  
er Nutidens fineste Mærke,  
reneste Smag, fineste Bouquet.  
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Hørreokvlipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Cbr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverander til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

## Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods.  
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14.  
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Primæ Referencer fra Sofartskresc. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille Kjøbenhavn 1912.)



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISER.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 72.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Oktober 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Amianto  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Dampumper  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla - Witrope  
Redningskrandse og Redningsbæltter.  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlavej, Frthavnen, Telefon 5492.  
Toldboden, Frilager Nr. 11.

**Tekn. Maskinhandel.**



**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juulsgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre**  
Køb vort anerkendte Sølv Herre-  
uhr, mrk.: 40 Kr.  
meget fin regulerend  
Stort Lager af  
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensen Eftf.**  
Sølvstrøget 4. Telef. Broen 1516 y.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Træskibbunde  
Leverandør til Flaaden

A/s **DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret Varemærke



**Rustbeskyttende Farve**  
til  
Bunkers og Lastrum  
Telefon 5801  
Leverandør til Statsbanerne

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
og besørger  
telegrafiske Udbetalinger  
paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
hver Dag fra Kl. 10-5.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

**Sextanter-Kompasser**  
**Capt. Clausens**  
**Kontroldybdemaalere**  
Eneforhandler for Skandinavien af  
Kelwins & James White's Instrumenter.  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
Undgaa Fejltagelse.



**Københavns Uddampnings- og**  
Vesterbrogade 26 **NIELS**  
Telf. 6138 **Desinfektionsanstalt. JENSEN**  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Mobler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhødet Dampf; fuldstændig  
uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
Smearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
G. Metal, Sejl og Toug købes.  
**John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.**

**H. H. ADRIAN** Kobbersmedemester  
Nyhavn 37  
Vilhelm A. Bang Repræsentant for  
tilbyder  
Specialitet: Skibsklosetter.



# A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Nærum Kostskole.

Indmeldelser modtages til Forberedelses- og Mellem-skoleklasserne; 1 Gymnasie-klasse nyspr. og mat. og 2 Gymn.nyspr. Program sendes.

Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

**S. Sørensen & Søn**  
Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg

anbefaler sig med sit til Faget behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**Søfolks Effekter**  
forsikres bedst og billigst i  
Forsikringselskabet „Frejrt“.  
Garantikapital Kr. 100.000.  
Holbergsgade 22, Kbhvn.

**VIKING MELK**  
USUKRET  
Fuldkomneste form af condenseret melk.  
NEW YORK STEMP. FABR. CANADA



## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker  
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197

## Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —  
A/S Kymela, Langebrogade 6. Tel. 7516.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinshyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

## AVANCE-MOTOREN

Guldmedaille Fiskerludstillingen 1912 samt NORDISKE VANDRE-FRÆMIE 3 Gange.

Bedst eksisterende Raaolliemotor, specielt egnet til Fisker- & Brugstøtjer, samt stationært Brug

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

## Bekendtgørelse

fra

## Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Fra og med den 29. dennes vil det Taagesignal af To-Slug hver 20 Sekunder, der hidtil er bleven givet fra den Signalklokke, som er anbragt paa Fyrtaarnet paa Nordenden af Bølgebryderen nord for Trekroner ud imod Kroneløbet, blive forandret til Ringning med nævnte Signalklokke i 5 Sekunder hver 20 Sekunder, hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 28. September 1912.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

## Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

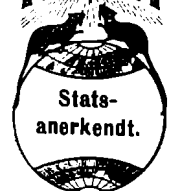
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.

Telefon 7262.

## RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46. 2. Trafik Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

A/S Moss Værft, Moss, Norge  
bygger og reparerer damp- og seilskibe.  
2 Flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 600 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Har De én Gang prøvet  
**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.  
Ring til Taget 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.  
Sorgenfrigade 1.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 3. Oktober 1912.

Vi har modtaget følgende:

Dampere »Cape Colonna«s Stranding i Tyne Mouth. Den 12. September d. A. kom Dampere »Cape Colonna« bestemt til Leith med en Ladning Korn fra Sortehavet uden for Tynen »short of bunkers«.

Da der ingen Lodsdamper var ude, gik Kaptajnen selv ind med Skibet, men da dette kom inden for Pierne, mistede det Styret og løb paa Grund paa »Black Middens« paa Nordsiden af Floden.

Det synes, som om Kaptajnen har mindsket Farten efter at være kommet indenfor Fyrene paa Molerne, og at dette er Grunden til, at Skibet mistede Styret. De stedlige Lodser angiver jo som fast Regel — den de selv følger med uroligt Vejr og høj Dønning — ikke at slække af paa Farten, førend man er passesret Lysbøjen paa »Black Middens«.

Efter Grundstødningen kom der fire Slæbedampere til Stede, og det lykkedes dem at trække Skibet af Grunden, men Skaden var saa stor, at man, for at det ikke skulde synke, maatte slæbe det over til Sydsiden, hvor det blev sat paa Grund paa »Herd Sand's«, og hvor man straks gik i Lag med at opløse Lasten. Endnu den 20. var man ikke færdig dermed, men haabede, at man til den 21. om Aftenen skulde have Skibet flot og klar for Tordok.

H. P. H.

Nyt Dampskibsselskab. Rødby, 28. September. Efter Indbydelse af Godsejer Møesgaard Kjeldsen, Lidso, Sagfører Ruder og Skibsmægler, Kaptajn Andersen afholdtes den 27. f. M. et Møde i Rødby med det Formaal at starte et nyt Dampskibsselskab. Mødet talte kun 50 Deltagere. Godsejer Kjeldsen indledede, hvorefter Kaptajn Andersen nærmere udførte Planen. Det var Hensigten at købe en Damp paa 500—600 Tons. Godsejer Kjeldsen oplyste, at det var Meningen at begynde Tegningen samme Dag, og saafrent der viste sig tilstrækkelig Stemning for Sagen, indbyde til offentlig Tegning, hvorpaa Selskabet vilde holde konstituerende Generalforsamling. De Tilstedeværende tegnede straks for 27.000 Kr., og da det er Hensigten, at Aktiekapitalen skal udgøre 50.000—60.000 Kr., medens et lignende Beløb rejses ved Laan, er saaledes Halvdelen af Kapitalen tegnet og Selskabets Start i Folge »Rødby Dagblad« sikret. Selskabet skal hedde Rødby Havn.

Dampskibsselskabet »Gefion«. Efter hvad der meddeles, vil Dampskibsselskabet »Gefion«s Aktiekapital, der er paa 750.000 Kr., i den nærmeste Tid blive udvidet med 400.000 Kr.

Paa en tidligere Generalforsamling har Selskabets Bestyrelse faaet Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen, og denne Bemyndigelse agter man at benytte sig af, nu da Konjunkturerne for Skibsfarten er saa gode og synes stabile.

Man agter at købe et nyt Skib, som for Tiden bygges paa Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft samt et fem Aar gammelt Skib, der købes underhaanden.

De ny Aktier skal udbydes til pari (de gamle Aktier noteredes den 26. f. M. 120), og det er Meningen at lade dem deltage pro rata (altsaa for ¼ Aar) i indeværende Aars Udbytte.

De gamle Aktionærer vil faa forlods Ret til at tegne de ny Aktier. Tegningen finder Sted hos Veksellerfirmaet Cohen & Lamm.

Firmaet Graham, Ejbøl & Co i St. Petersburg skriver den 28. September til os:

De russiske Regler for Dækslast. Da de ny Regler med Hensyn til Førelse af Dækslast i Vintersæsonen fra russiske Havne, som skal træde i Kraft den 1. November, har mødt almindelig Opposition mellem Købmændene, vil der i næste Uge finde et Møde Sted i den russiske »Exchange Committee«. Det antages, at Loven sluttelig vil blive ændret saaledes, at den praktisk talt vil komme til at stemme med de britiske Regler.

Isen paa de forenede Damperruter. I det for Oktober Maaned udkomne Maanedskort findes en Advarsel i hvilken det hedder, at de transatlantiske Dampskibslinier den 21. September har besluttet at benytte følgende Ruter: Vestgaaende Skibe skal skære 50° V. Lgd. paa 43° N. Br. og østgaaende Skibe den samme Længdegrad paa 42° N. Br.

Inden 15. Oktober vil der blive forhandlet om, hvorvidt det kan anses for tilraadeligt at lægge Vejen endnu nordligere.

Sunken Jagt. Marineministeriet meddeler, at en Jagt er sunket c. 2 Kbl. Nord for Vageren paa NV-Siden af Flæskholm-Flak (Svendborgsunds vestlige Del). Masteloppen er over Vandet. Den vil blive afmærket med en grøn Vragvager med grøn Stage og grønt Flag, der udlægges tæt Nord for Vraget.

## Sikkerhed for Menneskeliv paa Søn.

Board of Trades Udkast til Regler om Redningsmidler.

Board of Trade har den 4. September offentliggjort et Udkast til ny Regler med Hensyn til Skibes Redningsmidler. De ny Regler skal forelægges Parlamentet, saasnart dette atter træder sammen og vil 40 Dage derefter faa Lovkraft: de er blevet fremsat allerede nu for at give Parlamentsmedlemmer og andre, som har Interesse i dem, Lejlighed til at overveje dem, førend de træder i Kraft.

Board of Trades Præsident, Mr. Buxton, anfører i sin Betænkning, at Board of Trade ved Udarbejdelsen af disse reviderede Regler har haft den Fordel at kunne lade de Betænkninger med i Betragtning, som er fremkommet ved Rettens Forhør i Anledning af »Titanic«-Ulykken, og som er blevet fremsat af »The Merchant Shipping Advisory Committee«.

Med Hensyn til den sidstnævnte Institutions Forslag udtaler M. Buxton:

»Uagtet jeg paa nogle vigtige Punkter ikke har været i Stand til at bifalde Komitéens Forslag, har dens Betænkning dog været af meget stor Værdi for mig og mine Raadgivere, og jeg benytter Lejligheden til at udtrykke min Paaskønnelse af den Tid og den Umage, Komitéens Medlemmer og dens forskellige Udvalg har anvendt paa de vigtige Spørgsmaal, som har været henvist til dem.«

Den Kommission af Sagkyndige, som skal overveje Spørgsmaalet om Skibes vandtætte Inddeling, de bedste Maader til at anbringe Baade paa og til deres Udsættelse har endnu ikke afgivet Betænkning, hvorfor supplerende eller ændrende Bestemmelser kan blive nødvendige, naar disse Betænkninger er blevet fremsat.

De vigtigste foreslaede Regler gengives her efter »Shipp. Gaz.«

Søgaaende Skibe i udenrigs Fart (foreign-going ships).

1) Passager-Dampere i udenrigs Fart, Emigrant-Skibe og Sejlskibe, der gaar til Udlandet med Passagerer, skal for Fremtiden være forsynet med Redningsbaade til alle Ombordværende.

2) Antallet af de Baade, som skal anbringes under Davider, skal ikke længere beregnes efter Skibets Tonnage, men efter dets Længde, og Daviderne skal anbringes midtskibs. Denne Regel kan fraviges, hvor det efter Board of Trades Mening ikke lader sig gøre at anbringe saa mange Sæt Davider, som der fordres, enten i et ældre eller i et nyt Skib, og det vil ikke blive forlangt, at noget Skib skal føre et større Antal Davider, end der behøves til Redningsbaadene for alle Ombordværende.

3) Apparater eller Indretninger, som mindst er lige saa brugbare til Udsætning af Baade som Davider, kan anvendes i Stedet for disse. I saadanne Tilfælde, hvor Baaddækket er i en meget betydelig Højde over Vandet, kan det forlanges, at Skibet, enten i Stedet for Davider eller foruden disse, skal føre andre anerkendte Apparater til Baadudsætning.

4) Redningsbaadene maa være af den foreskrevne Bygning. Udtrykket Redningsbaade omfatter ogsaa Baade med Dæk (decked lifeboats\*) men ikke sammenfoldelige Baade. Det tillades imidlertid at anvende en eksisterende sammenfoldelige Baade en vis Tid, hvorefter de vil blive erstattet med Redningsbaade. (Spørgsmaalet om i hvilken Udstrækning det vil blive tilladt at erstatte Redningsbaade med Redningsflaader, hvis det i det hele taget bliver tilladt, er henvist til den Kommission, der behandler David- og Baadspørgsmaalet.)

5) Der er sket Ændringer i de Regler, ved hvilke Redningsbaades Typer og Konstruktion er fastsat, og den Maade, hvorpaa man skal fastslaa deres Styrke og Bæreevne. For saadanne nu eksisterende Redningsbaade, som ikke fyldestgør disse Regler, vil den tidligere anerkendte Bæreevne blive reduceret.

6) Anvendelsen af Motorbaade vil blive tilladt i større Udstrækning. Spørgsmaalet om Motorbaades Brugbarhed m. m. som Redningsbaade i Skibe er blevet henvist til den Kommission, der behandler David- og Baadspørgsmaalet.

7) Redningsbaade skal være forsynet med Fendere, og Fordringerne om Tilbehør til Baade er blevet noget udvidet. Tilbehøret skal være i Baaden, saasnart Skibet forlader Havnen, og skal forblive der under hele Rejsen. Enhver Baads Dimensioner og det Tal, der angiver hvor mange Personer, den maa rumme, skal være mærket paa Baaden.

8) Alle Redningsveste og Redningskranse skal anbringes paa et vel egnet Sted, der er tydelig afmærket. Mindst Halvparten af Redningskransene skal være forsynet med selvtændende Lysapparater.

9) Den gældende Regel (general rule 12), som tillader, at der maa føres et mindre Antal Baade, dersom Skibet er delt i et tilstrækkeligt Antal vandtætte Rum, er ophævet.

10) Fragtdampere (foreign-going) skal nu for Tiden paa hver Side føre et tilstrækkeligt Antal Baade til at kunne optage alle om Bord værende Personer (en af disse Baade skal være en Redningsbaad). For Fremtiden skal der føres et tilstrækkeligt Antal Redningsbaade paa hver Side til at optage alle Ombordværende, og de skal være fuldt udrustet. Fordringerne er ogsaa steget noget for Fragt-Sejlskibe, som farer paa Udlandet. For Fremtiden skal de føre et tilstrækkeligt Antal fuldt udrustede Redningsbaade for alle Ombordværende.

Skibe i Hjemmefart (Home trade vessels).

Passagerskibe i Hjemmefart, derunder Skibe i Kanal-farten og Skibe til Lystture frembyder et mere vanske-

ligt Problem end oceangaaende Skibe. I Følge deres Rulers Natur er det Antal Pasagerer, som det er dem tilladt at føre, og som de bekvemt og sikkert kan føre, som oftest betydeligt større i Forhold til Skibets Størrelse end for de søgaaende Skibes Vedkommende. De fleste af deres Rejser er korte, og mange af dem foretages kun ved Dagen, hvorfor det Antal Personer, som det er dem tilladt at føre, er fastsat under den Forudsætning, at Passagererne ikke skal have Køjeplads i Skibet. At paalægge disse Skibe i Hjemmefart en Forpligtelse til at føre et Antal Redningsbaade, baseret paa det største Antal Personer, som de maa føre, vilde være at forlange det umulige. At forlange Baade og Flydemidler, flydende Dæksæder og lignende (bortset fra Redningsveste) vilde i mange Tilfælde ogsaa høre til det umulige, især for de Dampers Vedkommende, der udføre Lystture.

De Principer, efter hvilke de ny Regler gaar frem med Hensyn til Passagerskibe i Hjemmefart, er i Korthed følgende:

1) Flydemidler (saasom Redningsflaader, flydende Dæksæder etc.) anses som hørende med til Udrustningen, ligesaavel som Redningsbaadene. Dette begrundes ved Rejsens Natur og ved den Risiko der maa løbes, og især ved den Omstændighed, at selv om man kunde ønske at være forsynet med et tilstrækkeligt Antal Redningsbaade til alle, saa vilde det i mange Tilfælde vise sig umuligt under en Ulykke at sætte saadanne Baade saa hurtigt i Brug i den Slags Passagerskibe i Hjemmefart som de nævnte Flydemidler.

2) Redningsbaade og Flydemidler (bortset fra Redningsveste) maa være til Stede i tilstrækkelig Mængde for alle de Personer, som et Skib maa føre paa et Passagercertifikat, der gælder for Rejser udenfor delvis beskyttede Farvande; korte Rejser om Dagen i Sommermaanederne eller paa visse bestemte Dage dog ikke medregnet.

3) Hvis Rejsen kun udstrækker sig over nogle Dager om Sommeren, eller i beskyttet eller delvis beskyttet Farvand, bliver Fordringerne til Redningsbaade og Flydemidler (bortset fra Redningsveste) forholdsmæssig reduceret.

4) Redningsveste skal føres til alle om Bord værende Personer foruden de andre Redningsmidler, og ikke som Erstatning for disse.

5) Med Hensyn til nu eksisterende Skibe kan de ny Fordringer om Forsyning med Redningsbaade og Flydemidler, hvis det gøres nødvendigt reduceres, og i Tilfælde af saadanne begrænsede Rejser, som er omtalt under Punkt 3, kan der for nu eksisterende Skibe midlertidig anvendes en lavere Skala.

Fragtdampere i Hjemmefart (undtagen Kyst-Skibe) skal nu for Tiden føre paa hver Side Baade (af hvilke en skal være en Redningsbaad), som kan optage alle om Bord værende Personer. For Fremtiden skal alle Baadene paa én nær være Redningsbaade, der er fuldt udrustet. Med Hensyn til Sejlskibe i Hjemmefart er Fordringerne nu blevet ændret dertil, at alle Baadene skal være Redningsbaade. I ethvert Tilfælde skal Skibet føre et tilstrækkeligt Antal Redningsbaade til alle Ombordværende.

De Ændringer i de almindelige Regler, som er nævnt ovenfor under Overskriften »søgaaende Skibe«, vil med en eller to Undtagelser ogsaa gælde for Skibe i Hjemmefart.

Reglerne vil træde i Kraft den 1. Januar 1913.

Spørgsmaalet om Baadenes Bemanning. Mr. Buxtons Betænkning omhandler ogsaa Baadenes Bemanning. Baadbesætningernes Duelighed og Besætningens Indøvelse og Organisation, og udtaler herom:

Det er klart, at den store Tilvækst i Redningsbaadenes Antal, som bliver en Følge af de ny Regler for visse Klasser af Skibes Vedkommende, maa fremdrage Spørgsmaalet om Besætningens Størrelse og dens Duelighed til at ma-

\*) Til »decked lifeboats« henregnes dog saadanne sammenfoldelige Baade som f. Eks. Engelhardt's Klapredningsbaad.

nøvrere Baadene. Board of Trade har ikke Myndighed til at fastsætte lovgældige Redningsregler, der fastslaaer en Skala for Bemanningen af de forskellige Klasser af Skibe, men det har, i Følge Section 305 i The Merchant Shipping Act af 1894, Ret til at forlange Emigrant-Skibe bemanded med en duelig Besætning, som Udvandringsautoriteterne finder fyldestgørende, og i Følge samme Lov kan det stoppe et Skib som usødygtigt, der paa Grund af for lille Besætning ikke er skikket til at gaa til Søs, uden alvorlig Fare for Menneskeliv. Ud fra denne Bemyndigelse har Board of Trade allerede tidligere givet sine Embedsmænd Instruktioner med Hensyn til det mindste Antal Dæksfolk, som skal føres af Emigrant-, Passager- og Fragtskibe af de forskellige Størrelser.

Disse Instruktioner bliver nu revideret, saaledes at de kan sikre en tilstrækkelig Besætning af duelige Baadfolk til at betjene hele det Antal Baade, som nu skal føres og bemanded under en indtrædende Ulykke. Det foreslaas derfor, at i søgaaende Passager-Dampere skal Baadfolkene indenfor visse Grænser være duelige Dæksfolk, medens man udenfor disse Grænser kan benytte andre Klasser af Søfolk til Komplettering, forudsat at de ved Certifikater eller paa anden Maade godtgør for Board of Trade, at de har Kendskab til Baadmanøvrer.

Spørgsmaalet om Organisation af Besætningen og systematiske Baadøvelser er fremdraget baade af Lord Mersey og af The Advisory Committee, og Mr. Buxton deler ganske de af dem fremsatte Anskuelser, men Board of Trade har ingen Bemyndigelse til at anordne saadanne Baadøvelser. Det bliver derfor muligvis nødvendigt baade i denne Retning og med Hensyn til hele Bemanningsspørgsmaalet at søge yderligere Bemyndigelse.

Traadløs Telegrafi. Mr. Buxtons Betænkning beskæftiger sig sluttelig med traadløs Telegrafi, Synsprøver, Forpligtelse til at komme Skibe i Nød til Hjælp, Melding af Is og Damperruter. Angaaende traadløs Telegrafi hedder det:

Board of Trade har, efter at have raadfort sig med Postvæsenet og Admiralitetet udarbejdet et Lovforslag om Indførelse af traadløs Telegrafi som en tvungen Foranstaltning i visse Klasser af Skibe, men da en international Overenskomst i høj Grad er ønskelig paa dette Omraade, foretrækker det at stille Sagen i Bero til efter Afholdelsen af den foreslaaede internationale Konference angaaende Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, under den Forudsætning at dette ikke vil forhale Sagen paa en uforsvarlig Maade.

## Literatur.

Vi har modtaget følgende:

Kend Dit Skib. En bearbejdet Oversættelse af Mr. Thomas Walton's: »Know your own ship« ved H. C. Lagesen og John Kruse. Egel Forlag. Kjøbenhavn 1911.

I et beskedent og stilfærdigt Forord gør de to Oversættere Rede for deres Grunde til at paatage sig det store Arbejde og Pengeoffer ved denne Bogs Udgivelse. Disse Grunde røber en sjælden Kærlighed til Navigatørstandens Udvikling og gør det i høj Grad ubehageligt for mig at skulle give en Anmeldelse af Bogen, fordi denne nærmest maa forme sig som en ret skarp Kritik; men jeg er paa en vis Maade forpligtet til at fremkomme med denne Anmeldelse, idet der før Udgivelsen af Bogen er sket Henvendelse til mig om en Udtalelse vedrørende den engelske Original; jeg advarede den Gang meget bestemt mod at benytte Mr. Walton's Bog som Grundlag for en lignende, fordi den anvender udtværede, barnagtige Fremstillinger af de simpleste fysiske Grundlove samt forvirrende og urigtige Fremstillinger af den tekniske Skibsbygningsteori. Naar man alligevel, trods min velmente Advarsel, har fuldført Bogen, kan Tavshed fra min Side let blive mistydet.

Imidlertid har Oversætterne dog i nogen Grad taget Hensyn til mine Ord, idet Oversættelsen er blevet bearbejdet saaledes, at den danske Bog paa væsentlige Punkter er bedre end den engelske. Naar jeg derfor i det følgende fremsætter nogle Anker mod den danske Tekst, tør jeg ikke paastaa, at disse ogsaa findes i den engelske Original, som jeg ikke besidder, men som jeg i sin Tid har gennemlæst. Findes derfor de nedenfor angivne Fejl ikke i Mr. Walton's Bog, vil man i hvert Fald kunde finde andre, lige saa store Fejl deri.

Gennemlæser man f. Eks. de 4 første Sider af det Afsnit, som omhandler Skibets Stabilitet, vil man finde følgende Fejl og Misforstaaelser deri.

Side 113 angives, at Skibets og Ladningens Vægt forandres ikke, naar Skibet krænges over af en udefra virkende Kraft, men dets Displacement faar en anden Form. Heraf maa Læseren drage den Slutning, at en udefra virkende Kraft forandrer Displacementets Form, men ikke dets Størrelse, hvilket kun er rigtigt, naar Ordet »Kraft« rettes til »Svingkraft«. For Fuldstændighedens Skyld nævner jeg, at et i Teksten benyttet Bogstav B' er blevet til et B paa den tilsvarende Tegning.

Øversl Side 114 staar: »Den vinkelrette Afstand mellem Vægt- og Opdriftslinierne (i Fig. 77 betegnet med Gz) kaldes Stabilitetsarmene. En takksom Læser vil imidlertid hurtigt finde, at Vægt- og Opdriftslinierne kun undtagelsesvis ligger i den samme tværskibs Plan, hvorfor Gz kun er en Projektion af den vinkelrette Afstand mellem de to parallelle Linier.

Midt paa Side 114: »Ordet Metacentrerhøjde har her hjemme vundet Hævd som Betegnelse for det engelske Udtryk »metacentric height«; »height of metacenters« betegner i engelske Skrifter Metacentrets Højde over Kølen«. Skønt jeg har undersøgt den engelske Faglitteratur saa langt tilbage i Tiden som til 1863, har det ikke været mig muligt at finde et eneste Sted, hvor »metacentric height« betyder Metacentrets Højde over Kølen.

Hele det sidste Stykke af Side 114 er saa sammenfiltret, at jeg ikke kan finde én rigtig Sætning deri; men de 3 sidste Linier af Siden, som netop skal give Læseren Konklusionen af det sammensiftrede Stykkes Ordrigdom, er et godt Eksempel paa Uklarheden i Bogen, der staar nemlig, at »Metacentret er iøvrigt en Betegnelse for den Grænse, hvortil Tyngdepunktet ikke maa hæves, hvis Skibet skal besidde statisk Stabilitet«.

Side 115 og 116 indeholder saa mange sproglige og matematiske Fejl, at det næsten er umuligt at give en Prove derpaa; men jeg vil dog gøre et Forsøg, og vælger da den nederste Del af Side 115 og den øverste Del af Side 116. Ordet citeret staar der: »Laa Metacentret derimod lavere end Tyngdepunktet, vilde Skibet ligge i ustadig Ligevægt. Stabilitetsmomentet vilde da forøge en Krængning, som var frembragt ved en ydre Kraft, men dermed var det dog ikke givet, at Skibet vedblev at krænge indtil det kæntrede; thi med en forøget Krængning var det muligt, at Opdriftscentret blev draget saa langt ud i den krængende Side, at Stabilitetsmomentet atter blev rettende. Ved den nævnte forøgede Krængning kan det godt tænkes, at den lodrette Linie fra Opdriftscentret vilde skære Diametralplanet ovenover Tyngdepunktet, hvorefter Skibet atter vilde ligge i stadig Ligevægt og have positiv Metacentrerhøjde«.

Oversætterne har altsaa aldeles ikke forstaaet, at det

tværskibs Metacenter er et fast Punkt, naar Deplacementet ikke forandres, men de opfatter det uden videre som det variable Skæringspunkt mellem Diametralplanet og de forskellige Opdriftslinier for vilkaarlig valgte Krængninger. Oversættelserne viser lidt længere nede paa Side 116, at de i Modstrid med deres egen Definition paa Side 114 nu opfatter Metacentret paa denne Maade, idet de siger, at: »Metacentret er ligeledes for hver særskilt Amning et fast Punkt, naar Skibet ligger paa ret Køl.

Ovenstaaende er vistnok tilstrækkeligt til at vise, at den engelske Forfatter og de danske Oversættelse ikke har magtet den Opgave, de har paataget sig at løse; men da mit Øje netop falder paa Begyndelsen af Side 117, vil jeg dog citere Oversættelsernes Definition af en Vandlinieplans Inertimoment, hvorved man i Følge Bogen forstaaer: »Summen af de Produkter, der fremkommer ved at multiplicere alle Vandlinieplanets mindste Fladeenheder med Kvadratet paa deres Afstand fra Diameterplanet eller en anden Akse». Heldigvis kritiserer Oversættelserne sig selv ved at tilføje: »Denne Forklaring er maaske ikke tilstrækkelig til fuld Forstaaelse». Den sidste Bemærkning kan jeg give min fulde Tilslutning.

Kan der saaledes let paavises betydelige Uklarheder og positive Fejl i Bogen, saa indeholder den dog ogsaa Oplysninger, som kan være til Nytte for en Skibsfører, og kan især tjene til at henlede Navigatorstandens Opmærksomhed paa og vække dens Interesse for de Spørgsmaal, den behandler. Bogen kan saaledes maaske give Stødet til, at Fordringerne om en fyldigere Uddannelse i Skibsbygning af de vordende Skibsførere vinder Tilslutning.

C. Hansen.

Prof. ved den polyt. Lærestift.

Vi har fra Professor C. Hansen yderligere modtaget følgende:

Efter Indsendelsen af min Anmeldelse af Bogen »Kend Dit Skib» er der i *Dansk Søfartstidende* fremkommet et Indlæg af Kaptajn Kusk Jensen, hvori Bogen faar en meget kraftig anbefaling. I Indlægget har Kaptajnen udført et Regneeksempel for at vise Bogens Nytte for Skibsførere; da dette Eksempel og min Anmeldelse tilfældigvis berører det samme Stykke Skibsbygningsteori, vil en Sammenligning mellem Indlægget og Anmeldelsen maaske vise *Dansk Søfartstidendes* Læsere, om Kaptajnen eller undertegnede er nærmest ved Sandheden.

Paa Side 533 skriver Kaptajnen: »Derefter beregnes den langskibs Metacenterhøjde ved at tage Skibets Længde i 3 Polens gange Bredden, divideret med 12 og Deplacementet i Kubikfod.»

Jeg skal ikke opholde mig ved de to Smaating, at det ikke er Skibets, men Vandliniens Længde, man skal benytte, samt at der mellem »med» og »12» mangler »Produktet af».

Derimod er det to virkelige Fejl, at Kaptajnen taler om den langskibs Metacenterhøjde i Stedet for Afstanden mellem Opdriftscentret *B* og Metacentret *M*, samt at han overhovedet benytter Tallet 12.

Den første Fejltagelse er fremkommet ved det i min Anmeldelse omtalte Stykke midt paa Side 114 i Bogen, hvor Oversættelserne har gjort sig Umage for at »snakke sort»; dette er altsaa lykkedes i den Grad, at deres Anbefaler har faaet en tredje Opfattelse ud af de to, som Oversættelserne jonglerer med.

Den anden Fejltagelse skyldes den i Anmeldelsen omtalte Definition af en Vandlinieplans Inertimoment. Kaptajnen har selvfølgelig maattet opgive at forstaa Definitionen og har derfor benyttet et Eksempel lidt længere nede paa Siden, hvor en rektangulær Vandlinieplans Inertimoment bliver omtalt. Ved en saadan Figurs Inertimoment skal netop Tallet 12 benyttes.

Da jeg ikke ved andet om Kaptajnen Skib, end at det er en Fragtdamper, kan jeg kun tilnærmelsesvis korrigerer de af ham fundne Resultater; en saadan løselig Korrektion vil imidlertid give:

$$BM = \frac{236,5^3 \times 36,5}{16 \times \text{Deplacementet i Kbf.}}$$

Indfører man her Skibets virkelige Deplacement svarende til 12'—6½" Dybgang, bliver:

$$BM = \frac{236,5^3 \times 36,5}{16 \times 0,75 \times 236,5 \times 36,5 \times 12,54} = 372 \text{ Fod.}$$

Altsaa meget nær det samme, som Kaptajnen har fundet, nemlig 388 Fod; men dette gode Resultat er altsaa fremkommet ved, at to Fejl (en bevidst i Deplacementet og en ubevidst i Inertimomentet) har hævet hinanden.\*)

I det næste Stykke paa Side 533: »Naar man kender Metacenterhøjden . . . o. s. v.» begaar Kaptajnen en ny Fejl, der alter er en Følge af det uheldige Stykke midt paa Side 114 i »Kend Dit Skib». Man skal nemlig ikke trække 14 Fod fra den fundne Værdi for *BM*, men kun Stykket *BG*, som paa det nærmeste bliver 6,5 Fod. Derved faar man:

$$\text{Den langskibs Metacenterhøjde} = GM = 365,5 \text{ Fod.}$$

Hvilket Resultat er saa nær ved Kaptajnen (388 ÷ 14 = 374 Fod), at Resten af Regneeksemplet bliver nogenlunde rigtig, trods det benyttede gale Deplacement.

I dette Tilfælde fik altsaa Kaptajn Kusk Jensen et brugbart Resultat, trods Fejlene; men havde Kaptajnen begaaet lignende Fejl ved en Bestemmelse af den tværskibs Metacenterhøjde, vilde han være kommet til den kedelige Overbevisning, at han havde sejlet fra Grækenland til Syrien med et Skib i ustadig Ligevægt.

Højdemetoden. V. G. Andersen og M. Arnvigs Tabeller. Til Bestemmelse af et Stykke af en Ligevejdekurve — en astronomisk Stedlinie — læres der som bekendt paa vore Navigationsskoler to Metoder: Længdemetoden og Breddemetoden. Der findes, som det vil være mange Navigatorer bekendt, en nyere Metode ved Navn Højdemetoden, der skyldes den franske Admiral Marcq St. Hilaire. Den har allerede i mange Aar været i Brug i andre Lande, deriblandt særlig i Frankrig og Tyskland, og at den ikke hidtil har været indøvet ved vore Navigationsskoler, skyldes blandt andet, at der til en forholdsvis let Beregning af et Himmellegenes Højde kræves særlige Tabeller. Saadanne Tabeller har indtil for ganske nylig ikke foreligget fra nogen dansk Forfatter.

Stedliniebestemmelse ved Højdemetoden udføres paa følgende Maade:

Man maaler en Højde af Himmelleget og iagttager Søjlets Visning i samme Øjeblik. Bestikket regnes ud til Observationsøjeblikket og Middeltklokkeslettet i Greenwich bestemmes. Ved Hjælp af Middeltklokkeslettet i Greenwich og den gissede Længde bestemmes nu Himmelleget's Timevinkel (*T*), regnet fra Iagttagers Meridian, og endvidere Himmelleget's Deklination (*d*). Med disse to Størrelser, *T* og *d* og den gissede Bredde (*p*) beregnes nu Himmelleget's Højde. Dette er Himmelleget's Centrum's centrale Højde, som den vilde være, hvis Iagttageren var paa den gissede Plads.

\*) Paa Grund af den benyttede ringere Dybgang (12,54 Fod i Stedet for 16 Fod) burde Fyldighedscoefficienten strengt taget gøres mindre end 0,75, hvilket vilde bringe de to Resultater endnu nærmere til hinanden.

Den maalte Højde reduceres derefter til Centrets centrale Højde. Endelig findes Himmellegemets Azimuth.

Man udsætter nu i Kortet den gissede Plads og trækker derigennem en ret Linie i Retning af Himmellegemet. Ud ad denne Linie afsætter man saa mange Sömil, som Forskellen mellem den ved Beregning fundne og den ved Observation fundne centrale Højde er stor, henimod eller bort fra Polpunktet, eftersom den ved Observation fundne Højde er større eller mindre end den ved Beregning fundne Højde. Gennem det saaledes fundne Punkt — Bestemmelsespunktet — trækkes en ret Linie vinkelret paa Pejlingen. Denne Linie er Tangenten til Lige-højdekurven i Bestemmelsespunktet. Den kan paa et kortere eller længere Stykke, efter Himmellegemets større eller mindre Højde, betragtes som sammenfaldende med Lige-højdekurven og altsaa anvendes som en astronomisk Sted-linie.

**E k s e m p e l**

regnet med Anvendelse af V. G. Andersens og M. Arnvigs Tabeller.

Den 17de September 1912 paa gissede 55° 13' N. Br. og 6° 8' Ø. Lgd. observeres:

Urv. A 8 T. 12 Min. 13 Sek. \* Arcturus 14° 50' over vestlig Kiming. Øjets Højde 5 m. Indekskorrektion -| 1' A's Stand i Observationøjeblikket — 18 Sek.

Paa sædvanlig Maade findes:

- 6<sup>t</sup> 10<sup>m</sup> 20<sup>s</sup> \* Timevinkel (T) vest for Meridianen
- 19° 38' \* Nord-Deklination (d)
- 14° 43' \* centrale Højde funden ved Observation h,
- 76° \* Azimuth fra Nord ad Vest.

Ved Hjælp af Formlerne

$$\cos x = \cos b \cdot \cos d \cdot \sin \text{vers } T$$

$$\sin h = \cos (b - d) - \cos x$$

hvor sin vers T betyder (1 - cos T) beregnes nu h

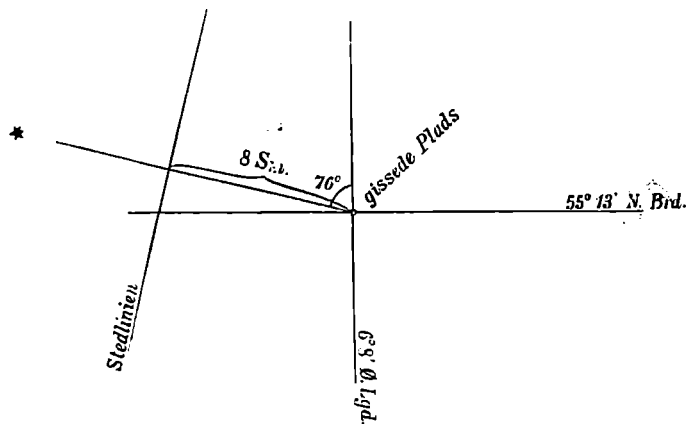
b = + 55° 13'	log cos = 9,75624
d = + 19° 38'	log cos = 9,97399
T = 6 <sup>t</sup> 10 <sup>m</sup> 20 <sup>s</sup>	log sin vers = 0,01915
	log cos x = 9,74938

	cos x = 0,56160
b - d = 35° 35'	cos (b - d) = 0,81327
	sin h = 0,25167
	h = 14° 35'

- 14° 35' \* centrale Højde funden ved Beregning
- 14° 43' \* " " " " Observation

8' Forskel.

Herefter følger Konstruktionen i Kortet som ovenfor forklaret.



Højdemetoden har væsentlige Fortrin fremfor de to andre Metoder. Det vigtigste af disse Fortrin er, at Re-nemaaden og Udsætningen i Kortet er ens, i hvad Retning end Himmellegemet sidder for lagtlageren. Der er altsaa ikke nogen forudgaaende Bestemmelse af, om man skal regne paa den ene eller den anden Maade, saaledes

som ved Bredde- og Længdemetoden.

De Tabeller, som nu foreligger paa Gads Forlag af V. G. Andersen og M. Arnvig forudsætter Anvendelsen af de ovennævnte Formler.

Forfatterne siger i Fortalen, at Nojagtighedsgraden et Bueminut = fire Tidssekunder er tilstrækkelig. De i Tabellerne optegnede Størrelser burde derfor være angiven for hvert Minut i Bue og hvert fjerde Sekund i Tid. Der kunde da have været sparet Differenser og Interpolationstavler. Tabellerne vilde have vundet i Overskuelighed og Klarhed derved. Naar dette undtages, er der Grund til at glæde sig over Bogens Fremkomst, i Særdeleshed hvis det viser sig, at den kan bidrage til at indføre Højdemetoden i de danske Skibe, hvor den ikke allerede i Forvejen kendes.

## Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Oktober Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket stiger over Fastlandene, navnlig Nordamerika, medens det falder over Havet, særlig i Nærheden af det islandske Minimum. Lufttryksforskellen og med den Vindstyrken tiltager betydeligt udenfor Troperne. Omraader med over 5 pCt. Vindstille findes endnu kun Syd for 30° N. Br.

Ved Irlands Kyst og i Biskaya Bugten er Vindretning og Styrke overordentlig foranderlig, og ved Portugals Kyst er vestlige Vinde fremherskende. Paa den afrikanske Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø. NØ. indtil NNV., idet den daglig drejer sig med Solen. Ved Kap Verde er den oftest NØ., men dog af og til stormende med Taage fra Retninger mellem SØ. og SV. Ved hele Guinea Bugtens Kyst forekommer Tornados. I Kamerun bliver Vejret nu mere stadigt. — Ved Kysterne af Kanada, Ny Skotland og den nordlige Del af De Forenede Stater er SV. og navnlig NV. Vinde hyppige; NV. Vinden bliver dog om Natten ofte helt flov tæt under Land. Ved Sydstaternes, særlig Carolinas Kyst, forekommer ofte N. og NØ. Vinde. Ved Meksiko Kysten er Vindforholdene foranderlige; »Northers« er ikke sjældne, de indledes ofte af meget fugtige SØ. Vinde med Taage, hvorefter Vinden i Regnbyger drejer sig gennem SV. til NV. og N.

Den polare og ækvatoreale Grænse for NØ. Passaten er sammenlignet med September, rykket betydeligt mod Syd, medens SV. Monsunen bliver svagere og uregelmæssig.

Stormene tiltager i Styrke og Hyppigheden er for store Strækningers Vedkommende dobbelt saa stor som i September. Mellem 20° og 60° V. Lgd., altsaa midt paa Oceanet, forekommer de absolut hyppigst (hist og her over 20 pCt.), men inde ved Kysterne væsentlig sjældnere. Dog maa man stedse regne med daarligt Vejr i Omegnen af Golfstrømmen mellem Kap Hatteras og Bermudas, saa meget mere som Faren for Orkaner her træder til.

Orkaner forekommer hyppigst i Oktober. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan, der nærmer sig, er en forstærket, hygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ. — navnlig naar der saamtidig indtræder svær Dønning af SØ. Paa Grund af Stormarealets ringe Udstrækning yder Barometret i mange Tilfælde ikke nogen rettidig Advarsel. Orkanerne viser i Oktober udpræget Tilbøjelighed til at bøje mod N. og NØ. og kommer sjældent ind over Fastlandet som Følge af det gennemsnitlig høje Tryk, der hersker der.

Taaage bliver sjældnere paa den amerikanske Side, om end Hyppigheden over Bankerne og mellem Sable Island og Sandy Hook endnu stadig overstiger 10 pCt. Ved Kanalen, i Biskaya Bugten og Syd paa indtil Lissabon, kan man vente 3 pCt. Taaage. Syd for 35° N. Br. kan Havet anses som laagefrit.

Is forekommer sjælden i Oktober, idet den holder sig til højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil den 18. September indløbne Ismeldinger, at der i og udfør Belle Isle Strædet stadig er truffet megen Is. Enkelte store Isbjerge blev truffet mellem 45° og 50° N. Br. og mellem 40° og 45° Ø. Lgd. At der mellem ovennævnte Breddegrader og indtil 56° V. Lgd. kun er rapporteret lidt Is, skyldes nok hovedsagelig, at Skibene benytter de forenede sydligere Ruter.

### Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har bragt en Smule Nedgang i Raterne hist og her, men noget saadant er ikke mere, end man maatte være forberedt paa efter den usædvanlige Stramhed i den senere Tid. Markederne bevæger sig jo altid lidt op og ned, og der synes i Øjeblikket heller ikke at være det ringeste, der tyder paa et almindeligt Omslag med dalende Rater. Af de Markeder, som er lavere, skal først nævnes Sortehavet, som ved færre Udbud af Ladninger, fik billigere Tonnage. Der betalles f. Eks. sidst fra Sulina 15/3 Rotterdam, 15/6 Antwerpen, 15/9 Hamburg, fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa 16/9 N. C. 17/3 Hamburg, og fra Azow 18/6 N. C., hvilket allsammen i og for sig er udmærkede Rater, selv om de er lavere end for et Par Uger siden. Desuden er La Plata gaaet ganske lidt tilbage. Efter at der pr. prompt fra San Lorenzo Grænsen betalles højst 32/9 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), gik Raten ned til 31/ à 31/6, medens 27/3 betalles pr. November, 25/6 pr. December. Fra U. S. ligger Markedet temmelig uforandret, og mange udmærkede Befragtninger fandt Sted. Der er ogsaa vedblivende et godt Begær efter Baade paa Timecharter. Østersømarkedet er særdeles fast, i Særdeleshed for Trælast, og mange fine Befragtninger effektueredes i Ugens Løb, navnlig til England. Fra Petersborg kan nu faas mindst 46/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn, og fra Riga til London er betalt 40/ D. B. 1/4 Boards. Hvad Kulfragterne angaar, da er disse nærmest lidt svagere ad Middelhavet til, særlig for store Baade, men i andre Retninger er de ikke undergaaet Forandringer. Fra Østkysten er der bl. a. sidst betalt 7/6 à 8/ Kronstadt, 7/6 St. Petersburg, 7/3 Windau, 6/3 Swinemünde, 6/6 à 7/ dansk Havn (1.500—2.200), 7/6 à 8/3 (1.000—1.300), 13/3 à 13/6 Genua, 14/9 Venedig. Fra Cardiff betalles indtil 8/ à 9/ Kronstadt, 7/9 Reval, 12/6 à 13/6 Genua, 12/6 Port Said, 12/ Las Palmas, c. 24/ River Plate (nedre Havn), 25/6 Rosario.

(Skrevet den 1. Oktober 1912.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet noteres en Del Trælaster til lavere Fragtrater fra Bottenhavet, medens de Laster, der skal afskibes, maa betale uforandrede Rater.

Rusland har vedvarende Oljekager; Tyskland flere Kornlaster til England, ligesom der i den forløbne Uge er sluttet nogle Kornlaster fra Danmark.

Vestsverig og Østnorge ligger uforandret. Returfragter Vest fra er ligeledes uforandrede fra sidste Uge med faste Rater,

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland gennemgaaende været fastere i den forløbne Uge. Kongsberg og Danzig noterer stadig omkring 7 M., og en yderligere Stigning i Maanedens Løb er maaske ikke helt udelukket. Colberg optog nogle Skibe til 4½ M., et enkelt Skib til 5 M.; som vi antydede i sidste Beretning gennemførte Stralsund højere Rater for hurtig disponible Skibe, nemlig 4¾ M. og 5 M., og Greifswald fulgte efter med 5½ M.; Wismar har ogsaa en Del Ladninger, baade Salt og Korn og slutter til 4¼ à 4½ M.; ogsaa pr. Oktober synes Nordtyskland foreløbig at kunne anvende en Del Tonnage. De russiske Østersoplader er ret livlige; Libau byder for ballastgaaende Skibe 15 M. og stiller 16 M. i Udsigt, særlig for Oljekager. Sverig er i det store og hele uforandret: en Strejke blandt Blokstensarbejderne forhindrer Udskibningen fra Åhus, hvorimod Carlshamn meddeleer ikke at være noget paavirket deraf af Betydning. Danmark har fra Provinserne haft nogle Bygladninger til Kjøbenhavn, saaledes sluttet fra Sakskjøbing og Kalundborg 13 Øre. Kjøbenhavn er ligesom lidt mattere, men hvad der sluttet er til nogenlunde Rater, saaledes bl. a. Soyakager til Nykjøbing F. og Bogense 14 Øre, Hvede til Svendborg og Vejle 14 Øre, Flintesten til Stettin 5 M.

### Havarier og Forlis.

Newlyn, Dpsk., er den 27. September grundstødt ved Endelave. Skibet kom fra Sortehavet med en Ladning Solsikkekager. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Horsens.

Richard, 3/m. Skonnert af Skillinge, er paa Rejsen til Horsens med Trælast strandet ved Endelave. Svitzers assisterer.

Elna, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Indsejlingen til Piteå været paa Grund, men kom atter flot uden Assistance og har ikke taget Skade.

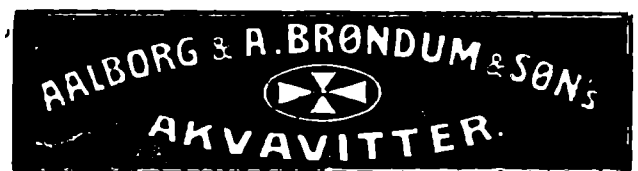
Peter Willemoes, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Uløborg til Sarpsborg været paa Grund. Flot efter at en Del af Ladningen var løst i Lægtene.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage Sandpumpe-Motorskibet »Viola», 38 Netto Reg.-Tons, bygget 1906, solgt til Skibsreder Chr. Jensen, Hellerup.

Gennem samme Firma er Skonnert »Axel» af Skelderviken, 59 Netto Reg.-Tons, solgt til Halmstad.

Rettolse. Ved en Fejltagelse er i sidste Nummer ved Angivelsen af Storrelse og Lastevne af en paa J. Ph. Jorgensens Værft paa Thuro nybygget Skonnert, Tallene blevet ombyttet. Skibet maaler 243¾ Brutto Reg.-Tons og vil laste c. 400 Tons død Vægt.



**Engelsk.** C. H. Funch, British Vice-Consul.  
Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
træffes 10—1.  
Telefon 4210. Privat Telefon Hellerup 1152.

### Skibsefterretninger Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 29./9. — Alexandra, Nielsen, pass. Algier 1./10. — Algarve, Borries, afg. Denia 30./9. — A. N. Hansen, Sø- (Fortsættes Side 551.)

## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Aftaende i Semil (Sm), KABELLÆNGDER (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### Meddelelse om »Efterretninger for Søfarende«.

Den af Søkort-Arkivet udgivne »Efterretninger for Søfarende« eller en af Ministeriet for Handel og Søfart godkendt Genrivelse heraf skal i Følge Ministeriet for Handel og Søfart's Bekendtgørelse af 1ste August 1912, der træder i Kraft 1ste Oktober 1912, findes om Bord i ethvert søgaaende Skib eller Døksfarøj — Fiskemotorfartøjer undtaget —, der kommer ind under Lov om Tilsyn med Dampfartøjer.

Efterretninger udkommer hver Onsdag. Abonnementsprisen er 1 Kr. om Aaret foruden Porto.

Efter Marineministeriets Bestemmelse foretages den 1ste Januar 1913 følgende Forandringer i »Efterretninger for Søfarende«:

1) Der udgives en Maanedsgave af »Efterretninger for Søfarende«, indeholdende et Sammen- drag af den sidste Maanedsgave af »Efterretninger for Søfarende«, indeholdende et Sammen- medførte Rettelser i Kort og Beskrivelser. For at Rettelserne kan indkøbes, trykkes Maa- nedsgaven kun paa den ene Side af Papiret. Ved større Rettelser i Kort medgives et Dæklad til Indklæbning i Kort, dog kun for de danske Korts Vedkommende.

Denne Udgive, som det ikke er paabudt at holde i de ovenfor nævnte Skibe, koster i Abonnement 2 Kr. om Aaret foruden Porto. Enkelte Numre erholdes for 25 Øre paa Søkort- Arkivet, Kjøbenhavn K.

2) Der indføres i Teksten følgende Forandringer, der tillige efterhaanden kommer til Udførelse i Arkivets andre nautiske Skrifter:

a. Pejlinger og Retninger angives retvisende i Grader for 0 til 360 fra Nord om ad Øst og tillige misvisende i Streger, hvor dette findes ønskeligt.

b. Retninger af Fyrvinkler angives fra Søen.

c. Hvor en Pladsbestemmelse gives ved Retning og Afstand, gives Retningen fra Punctet.

d. Følgende Forkortelser anvendes for Hovedstregene:

Nord . . . . . N.

Syd . . . . . S.

Øst . . . . . E.

Vest . . . . . W.

e. Som Maal anvendes kun Somil, med deus Decimaler, og Metermaal.

3) Der foretages en Indskrænkning af Stoffet i den nuværende »Efterretninger for Søfarende«, gaaende ud paa at udelade:

a. Farvandede ved Ø.-Kysten af Amerika Nord for de Forenede Stater (dog medtagende de vigtigste Forandringer, der berører Forbipassagen).

b. Afdeling IX, den nordlige Del af Indiske Ocean og Røde Hav.

c. Afdeling X, Asiens Ø.-Kyst med Japan.

d. Karantæneforanstaltninger samt

e. Isforhold under Island.

For Karantæneforanstaltningernes Vedkommende medtages dog fremdeles de, der omfatter Danmark og de danske Besiddelser.

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

2327. Vandstand. Thybørn-Kanal, Jyllands V.-Kyst. Nordsean. I Thybørn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevien 4,0 m, i Svanholm-Løb 1,0 m, i Kobber-Løb

hejses halvt op 10 Min. og helt op 5 Min. for den skal falde. Falder Kuglen ikke paa de bestemte Tider, hejses en rod Kugle ved Siden af Tidssignalkuglen. c. 53° 20' N. Br. 7° 11¼' Ø. Lgd.

2353. Vrag. Bollen van Goeree. Holland. Paa Bollen van Goeree ligger et Vrag med Masterne over Vandet c. 6,0 Sm N. 64° Ø. fra »Schouwenbank« Fyrskib. 51° 50' N. Br. 3° 36' Ø. Lgd.

2354. Havnesignaler. Immingham Dok, England. A. For indgaaende Skibe vises følgende Signaler fra en Signalmast ved Indløbet til Immingham Dok: 1) 1 diamanformet Skive eller 1 rod Lanterne betyder: Dokken er spærret for indgaaende Skibe. 2) 2 diamanformede Skiver eller 2 røde Lanterne (i samme lodrette Linie) betyder: Dokport aaben; indgaaende Skibe kan gaa ind i Slusen. 3) 3 diamanformede Skiver eller 3 røde Lanterne (i samme lodrette Linie) betyder: Vandstanden i Dokken er ens; Skibe kan gaa direkte ind i Dokken. Disse 3 Signaler vises under Raanokken paa venstre Side af Masten. 4) 1 Kvadrat eller 1 grøn Lanterne betyder: Skibe maa ikke lægge til ved nogen af Molerne. 5) 2 Kvadrater eller 2 grønne Lanterne (i samme lodrette Linie) betyder: Skibe maa lægge til ved Ø.-Molen eller Tur. 6) 3 Kvadrater eller 3 grønne Lanterne (i samme lodrette Linie) betyder: Skibe maa lægge til ved V.-Molen eller Tur. Disse 3 Signaler vises under Raanokken paa højre Side af Masten.

B. For udgaaende Skibe vises følgende Signaler fra en Flagstang ved V.-Enden af Sluse- gubot: 1) 1 Arm stillet skraat nedlætt eller 1 grønt Lys betyder: Slusen aaben for udgaaende Skibe. 2) 1 Arm stillet vandret eller 1 rødt Lys betyder: Slusen spærret for udgaaende Skibe. Dokken: 53° 37¼' N. Br. 0° 11' V. Lgd.

2355. Grund. Balta Harbour. Unst. Shetlands Øerne. En 5,1 m Grund, der endnu ikke er afsegt, ligger 2½ Kbl N. 2° V. fra Missionskirken paa S.-Siden af Havnen og S. 81° Ø. fra Bunes Monument. 60° 45' 29" N. Br. 0° 49' 25" V. Lgd.

#### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2356. Baakes Beliggenhed. Sandfishhatten (Sandwich Harbour eller Port d'Ulhoen). Tysk SV.-Afrika. Baaken paa det V.-ligste Punkt af den lave Kyst ved Sandfishhatten er cylindrisk foroven og kegleformet forneden. 23° 24' 53" S. Br. 14° 26' 54" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1991. Kjøbenhavn 1912.)

2357. Grund fundet og afmærket. Black Rock S. Dover Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. En Grund med 3,0 m Vand er fundet c. 366 m S. 20° Ø. fra Black Rock. 44° 28' 23" N. Br. 63° 50' 39" V. Lgd. En sort Stumplønde, mærket »Black Rock Shoals«, er udlagt i 29 m Vand c. 140 m S. 20° Ø. fra Grunden.

2358. Fyr forandret. Cross Island. Nova Scotia S.-Kyst. Cross Island Fyr er nu forandret (il et Fyr med To-Formærker hver 30 Sek. 44° 18' 43" N. Br. 64° 09' 57" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1387. Kjøbenhavn 1912.)

2359. Fyr forandret. Fish Finke Point. Grand Harbour. Ross Island. Grand Manan Island. Bay of Fundy. Fyret paa Fish Finke Point viser nu hvidt Lys med En-Formærker hver 20 Sek., Lys 16 Sek., Mørke 4 Sek. 44° 40' 02" N. Br. 66° 45' 07" V. Lgd.

2360. Aftærkning forandret. St. Andrews Harbour. Bay of Fundy. 1) Den sorte Stumplønde paa Ydersiden af Billy's Bar. 3½ Kbl S. 36° Ø. fra St. Andrews Fyr, er ombyttet med en sort Stumplønde. 45° 08' 50" N. Br. 67° 02' 39" V. Lgd.

2) En rod Spiritønde ligger paa N.-Siden af den gravede Kanal, 150 m S. 82° V. fra samme Fyr.

3) Den sorte Spiritønde, som laa 1½ Kbl N. 69° V. fra samme Fyr, er inddraget.

4) Den sorte Spiritønde, som laa 3½ Kbl N. 41° Ø. fra Niger Reef Baake, er inddraget.

5) Paa N.-Kanten af Kannalen er udlagt en Stage med Kost. 2: Kbl N. 41° Ø. fra samme Baake.

6) Paa S.-Kanten af Kannalen er udlagt en Stage med Kost, 2: Kbl N. 44° Ø. fra samme Baake.

2361. Fyr atter normalt. North Rock. Bermuda Øer. North Rock Fyr er atter i Orden og lyses Horisonten rundt. 32° 28¼' N. Br. 64° 45¼' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1992. Kjøbenhavn 1912.)

2362. Tønde rdlægges. Two Bush Channel. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Om- trent den 1ste Oktober 1912 udlægges 22-foot Rock Spidsstønde 2 ved 6. m Grunden, som ligger c. 7/8 Sm SV. fra Two Bush Island Fyr. Tønden skal ligge S. 30¼° V. fra Two Bush Island Fyr og S. 52° Ø. fra Whitehead Fyr. Two Bush Island Fyr: 43° 57' 52" N. Br. 69° 04' 28" V. Lgd.

2363. Tønde udlægges. Junken Ledge. West Penobscot Bay, Maine. Omtrent den 1ste Oktober 1912 udlægges en vandret stribet Spidsstønde ved Junken Ledge, som har 5,1 m, 6,0 m Vand, S. 27° V. fra Browns Head Fyr og S. 70° V. fra Heron Neck Fyr, der ligger paa 44° 01' 31" N. Br. 68° 51' 45" V. Lgd.



30 m. i Gasholm-Løb 3-2 m. Der er sæledes for Tiden 3,2 m Dybde mellem Nordsoen og Lim-fjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 48' N. Br. 80 13' Ø. Lgd.

**2328.** »Tangen« Lys- og Fløjteude forandret. »Anholt SV-ø Lystønde udlagt. Østehække Fyr nedlagt. Kattegat. 1) »Tangen« Lys- og Fløjteude er forandret til at vise hvidt Lys- med En-Formrørelse hver 7½ Sek., Lys c. 5 Sek., Mørke c. 2½ Sek. 56° 39' (50") N. Br. 10° 59' (00") Ø. Lgd.

2) En hvid Lystønde, »Anholt SV«, der viser hvidt Er-Blink hver 15 Sek., Blink c. 5 Sek., Mørke c. 10 Sek., er udlagt 4. Sm S. 31° V. fra Anholt-Havn Vinkelfyr. 56° 38' (40") N. Br. 11° 26' (10") Ø. Lgd.

3) Østehække Fyr er nedlagt. 56° 42' 45" N. Br. 11° 33' 49" Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 247. Danske Løds, Side 170, 236 og 238. Fyr-Port, Nr. 98, 102 A og 125. Søen-Port., Side 18)

(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1114. Kjøbenhavn 1912.)

**2329.** Skydevægere indtræget. Tunne-Knob S. Kattegat. Skydevægerne S. for Tunne-Knob er indtræget. Tunne-Knob: 55° 58' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1157. Kjøbenhavn 1912.)

**2330.** Lys- og Klokketønde midlertidig slukket. »Lille-Grund N.« Fyen N.-Kyst. Kattegat. Lys- og Klokketønden »Lillegrund N.« er slukket. Den vil snarest blive tændt igen. 55° 39' (40") N. Br. 10° 37' (50") Ø. Lgd.

**2331.** Taagsignal forandret. Trekroner-Bølgelyder. Kjøbenhavn. Sundet. Taagsignalet fra N.-Enden af Trekroner-Bølgelyder er forandret sæledes, at der i Stedet for 70-Slag hver 20 Sek., nu ringes i 5 Sek. hver 20 Sek., Ringning 5 Sek., Pause 15 Sek., med Klokken 50 42' (36") N. Br. (Kort Nr. 229 og 250. Danske Løds, Side 291. Havne-Løds, Side 84. Fyr-Port, Nr. 206.)

**2332.** Mindre Dybde. »Drugden« Fyrskib SØ. t. S. Sundet. Forenen af Damperen »Jal-ling« meddelede, at hans Skib med 6,5 m Dybde har tørt Grunden 2 Kbl SØ. t. S. for »Drugden« Fyrskib. Vandstanden var 0,1 m under daglig Middelvandsstand. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Fyrskibet: 55° 33' (14") N. Br. 12° 43' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 182, 210 og 250. Danske Løds, Side 304.)

**2333.** Ledelyr tændt. Fæna Havn. Smaalands-Farvandet. ØSØ for Fæna Havn er tændt 2 hvide Lanterner. Flammens Højde henholdsvis 6 og 3 m. Stationerne til Lanterne er 2½ m høje. Brændetid: 15de September—1ste August, Fæna Havn: 54° 58' (30") N. Br. 11° 31' (02") Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 185 og 251. Danske Løds, Side 549. Havne-Løds, Side 41. Fyr-Port, Nr. 481 C a og b.)

**2334.** Ledelyr tændt. Askø. Smaalands-Farvandet. Ved Askø Bro er tændt 2 hvide Lanterner. Bagfyrret staar c. 200 m Ø. fra Broen. Brændetid: 1ste Oktober—1ste Marts fra Mørkets Frembrud til Kl. 9 Em. Forfyrret staar paa Broen. Brændetid: 1ste September—1ste Marts, hændet h.e. Nattev. Holdt overet, leder Fyrene ind til Broen. Bagfyrret: 54° 53¼" N. Br. 11° 29¼" Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 185 og 251. Danske Løds, Side 545. Havne-Løds, Side 1. Fyr-Port, Nr. 481 D. a og b.)

**2335.** Vrag. Flæskholm-Flak N. Farvandet S. for Fyen. En Jagt er sunket c. 2 Kbl N. for den røde Slæge med Kort paa NY-Spitsen af Flæskholm-Flak. Mastetop over Vandet. En Vragvæger vil blive udlagt tæt N. for Vraget. Den røde Slæge med Kost: 55° 01' (07") N. Br. 10° 22' (35") Ø. Lgd.

**2336.** Baaker opført Langholm. Marstal Ø. Farvandet S. for Fyen. Paa Langholm er opført 2 brune Stangbaaker, som, holdt overet, leder gennem Klørdyb, det V-lige Indløb S.-fra til Marstal. Bagbaaken, som er c. 6 m høj, har en brun og hvid vandret stribet Diamant paa Toppen. Forbaaken, som er c. 3½ m høj, har en brun og hvid vandret stribet, rund Skive paa Toppen. Bagbaaken: 54° 51' (30") N. Br. 10° 32' (42") Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 157, 238, 243. Danske Løds, Side 607. Søen-Port., Side 51.)

**2337.** Fyr atter paalideligt. Langøens. Island NØ-Pynt. Langøens er atter i Orden. 66° 22' (34") N. Br. 14° 32' (17") V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2251. Kjøbenhavn 1912.)

## I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

### B.

**2338.** Fyr forandret. Norrutharet. Botniske Bugt. Sverrig. Norrutharet Fyr viser nu Tre-Lyn hver 9 Sek. Synsvide: 9 Sm for hvidt og 7 Sm for rødt Lys. 61° 15' 32" N. Br. 17° 17' 55" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1219. Kjøbenhavn 1912.)

**2339.** Fyr forandret. Bålsø. Botniske Bugt. Bålsø Fyr, hvis Lys V. for N. ikke er berømt, lyser nu gennem N., Ø. og S. til S. 14° V. 61° 48' 22" N. Br. 17° 33' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 86. Kjøbenhavn 1912.)

**2340.** Fyr forandret. Draegfållan. Botniske Bugt. Draegfållan Fyr viser nu grøn, fast Lys fra N. 56° Ø. til N. 66° Ø., hvidt, fast Lys derfra til N. 70° Ø., hvidt To-Blink derfra til

S. 74° Ø. I øvrigt uforandret. 62° 20' 10" N. Br. 17° 26' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 87. Kjøbenhavn 1912.)

**2341.** Fyr forandret. Astholmunds. Botniske Bugt. Astholmunds Fyr viser nu Tre-Lyn hver 9 Sek. 62° 23' 20" N. Br. 17° 44' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 88. Kjøbenhavn 1912.)

**2342.** Uplysning om Fyr. Ust-Dvinsky (Dynamitø). Riga. Rusland. De røde, faste Fyr paa Schusterholm- og Vogelholm-Dæmningerne samt paa Hovedet af Dæmning ST U ved Indløbet til Krasnaja Dyina (Røde Dyina) er atter tændt.

Det midlertidige, røde, faste Fyr paa Mithlerøen Dæmning er nedlagt. Schusterholm Fyr: c. 57° 02' N. Br. 24° 06' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2392 og 1480. Kjøbenhavn 1911 og 1912.)

**2343.** Søværne indtræget. Zoppt. Danziger Bugt. Tyskland. Den røde Stumpønde, som om Sommeren ligger ud for Zoppt Bro, er permanent indtræget. c. 54° 27½" N. Br. 18° 35½" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

**2344.** Uplysning om Baaker og Fyr. Dammscher See og Ochsengraben. Øer. Mønnen-øen paa S.-Siden af Dammscher See er afmærket med 1 Bagbaake og 2 Forbaaker. Bagbaaken er en 20 m høj, sort Baake med hvid, dragetformet Topbetegnelse. 53° 25' 12" N. Br. 14° 37' 38" Ø. Lgd. Forbaakerne er 11 m høje, røde Baaker med retningsklokketopbetegnelse. 53° 25' 56" N. Br. 14° 38' 11" Ø. Lgd. og 53° 25' 53" N. Br. 14° 38' 20" Ø. Lgd. Bagbaaken holdt midt imellem de 2 Forbaaker leder gennem den gravede Kende.

Paa Schützenerwerder ligger Ø. for Ochsengraben Udlob i Zapfstrøm om 2 Forbaaker, der er sort foroven og hvid forned. Paa Baaken, der har et Galleri, brænder et hvidt og rødt, fast Fyr. Lyset er hvidt fra S. 48° V. til S. 58° V., rødt derfra til N. 59° V., hvidt derfra til N. 47° V. Den røde Lysvinkel lyser over Bøingen af Ober Farvand mellem Scholwin og Schützenerwerder Fyrhuler, de hvide Lysvinkler er Varselslysvinkler, der lyser c. 200 m N. og S. for den røde Lysvinkel. Flammens Højde: 8 m. Lyserne: 10 Sm for hvidt og 9 Sm for rødt Lys. 53° 30' 35" N. Br. 14° 38' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2139 og 2873. Kjøbenhavn 1911.)

**2345.** Vragstønde midlertidig slukket. Adlergrund. Tyskland. Høje Telegram fra »Hartmann« i Berlin er Lystønden ved Vraget af Damperen »Norden« slukket. 54° 47' N. Br. 14° 21' Ø. Lgd.

**2346.** Vrag borttaget. Adlergrund SV. Masten, som var observeret c. 16 Sm S. t. V. ¼ V. fra »Adlergrund« Fyrskib, er borttaget. Fyrskibet: c. 54° 50' N. Br. 14° 22' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1268. Kjøbenhavn 1912.)

**2347.** Vrag borttaget. Freiswalder Bodden. Vraget, der var sunket ½ Sm S. 8° Ø. fra Arinde Søværne, er borttaget af Afmærkningen indtræget. 54° 11' N. Br. 13° 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2089. Kjøbenhavn 1912.)

**2348.** Vrag uskadeliggjort. Wester-Markelsøst Fyr VWV. Vraget af Kullen »Eiche«, VNV for Wester-Markelsøst Fyr, er uskadeliggjort af Afmærkningen indtræget. Mindste Dybde paa Stedet er 7,5 m. c. 54° 32" N. Br. 11° 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2145. Kjøbenhavn 1912.)

## III. Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2349.** Grunde. Hvide Hav. Rusland. 1) Grunden i Onega Bugt, som Damperen »Waterloo« stødte paa, ligger 2, Sm S. 90 Ø. fra Baaken paa Øen Sennelcha, N. for Schotskum. Grunden har 3,2 m Vand. Stenbund, den er 320 m lang i N.—S-lig Retning og 425 m i Ø.—V-lig Retning. Grunden er ikke afmærket. Sennelcha: c. 64° 49' N. Br. 35° 38½" Ø. Lgd.

2) I Kaudskistski Bugt ligger en Grund med 4,2 m Vand. SV-lig for Salnitza, c. 2½ Sm fra Land. Damperen »Marink« forliste paa denne Grund c. 66° 21' N. Br. 35° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2186. Kjøbenhavn 1910.)

**2350.** Uplysning om Vrag. »Wasser« Fyrskib NV. Tyskland. Løffortøjet ved den sunke Torpedobaad paa 53° 59" N. Br. 7° 35' Ø. Lgd. har et rødt Flag eller i hvidt Lys over i stort Lys mellem Masterne, samt Ankerlanterne for og agter. Skibsvorene antages om at hussere Løffortøjet med største Forsigtighed. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2272. Kjøbenhavn 1912.)

**2351.** Lys- og Klokketønde flyttet. Dovetiet. Nordøerne. Østfriesiske Øer. Den røde og sort stribe Lys- og Klokketønde i Dovetiet ligger nu i 10 m Vand paa 53° 45' 17" N. Br. 7° 09' 44" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1063. Kjøbenhavn 1912.)

**2352.** Tidssignal. Emden. Ems. Fra NØ-fluvet af Emden auserhellen gives Tidssignal Kl. 12 Tim. 00 Min. 00 Sek. Md., Kl. 1 Tim. 00 Min. 00 Sek. Em. og Kl. 12 Tim. 00 Min. 00 Min. Mn. efter mellemvevopisk Tid. Signalet gives med en Kugle, som falder, og samtidig slukkes en Lysstråle, der hver 5 Min. forinden belyser Signalarraads øverste Kant. Kanalen

**2394.** Vrag afmærket. »Shovelful Shoal« Fyrskib S. Nantucket Sound. Massachusetts. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt ved Vraget af Damperen »Fulton«, som er sunket 1 1/2 Sm S. 24 3/4° V. fra »Shovelful Shoal« Fyrskib. Tønden ligger c. 60 m S. for Vraget. S. 9 3/4° V. fra Monomoy Point Fyr og S. 44 1/2° Ø. fra Bass River Fyr, der ligger paa 41° 39' 06" N. Br. 70° 10' 11" V. Lgd.

**2395.** Tønde inddraget. Baake genopført. Narragansett Bay, Rhode Island. Rhodes Folly Spiritønde 3 A er inddraget og Rhodes Folly Baake er genopført. 41° 19' 50" N. Br. 71° 53' 42" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 867. Kjøbenhavn 1912.)

**2396.** Stationsstønde inddrages. Main Channel. Chesapeake Bay. Omrent den 30te September 1912 inddrages den røde Støntønde LV/45, der ligger 1/4 Sm N. 27 1/2° V. fra »35-foot Channel« Fyrskib Nr. 45. Fyrskibet: 87° 05' N. Br. 76° 07' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2543. Kjøbenhavn 1911.)

**2397.** Vrag afmærket. Old Point Comfort. Hampton Roads. Chesapeake Bay. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt ved Vraget af Lægteeren »Florida«, som er sunket i Løbet ud for Old Point Comfort. Lystønden ligger S. 67° V. fra Thimble Shoal Fyr og S. 66 1/2° Ø. fra Old Point Comfort Fyr, som ligger paa 37° 00' 06" N. Br. 76° 18' 24" V. Lgd.

**2398.** Fyrbaake opføres. Goose Creek. Pamlico River. North Carolina. I Goose Creek er opført en Baake til Reeds Hammock Fyr, S. 26° V. fra Kanten af Wades Point og N. 79° V. fra Pamlico Point Fyr. Man advares imod Kollision med Baaken, forinden Fyret tændes. 35° 20' 13" N. Br. 76° 36' 20" V. Lgd.

**2399.** Fyr nedlægges. Bull Bay. South Carolina. Omrent den 1ste Marts 1913 nedlægges Bull Bay Fyr. 32° 55' N. Br. 79° 33' 52" V. Lgd.

**2370.** Ledefyr ombyttes. Bloody Point. Tybee Roads. Georgia. Omrent den 15de Oktober 1912 ombyttes Bloody Point Ledefyr med følgende Ledefyr: Forfyret er et hvidt Lynfyret, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 0,4 Sek. Fyret staar N. 20 1/2° V. fra Tybee Forfyret og N. 81° Ø. fra Jones Island Bagfyret. Flammens Højde: 8 m. 32° 03' 40" N. Br. 80° 50' 50" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Fyret staar 1/5 Sm N. 39 1/2° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 15 m.

**VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.**

**2371.** Afmærkning inddraget. Corinto. Nicaragua. Ved Corinto Havn er hverken Indløb eller Grunde afmærket for Tiden.

4,6 m Grunden p. 3 1/2 Kbl NNV.-lig fra Cardon Head Fyr og 5,2 m Grunden 6 Kbl N. 62° V. fra samme Fyr eksisterer ikke; den mindste fundne Dybde paa disse Steder er 8,3 m. Fyret: c. 12° 28' N. Br. 87° 12' 1/2° V. Lgd.

**2372.** Oplysning om Vrag. San Salvador (Watling) Island. Bahama Islands. Paa Revet Ø.-lig for San-Salvador Island, i Retning S. 57° Ø. fra Fyret paa denne Øe, ligger Vraget af et næsten opretstående Sejlskib med Master og Ræer. Fyret: 24° 06' 15" N. Br. 74° 25' 45" V. Lgd.

**VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.**

**2373.** Skær rapporteret. Maceió. Brasilien. Et Skær med 4,3 m Vand er rapporteret 13 Sm S. 62° Ø. fra Maceió Fyr. Stedet vil blive undersøgt. c. 9° 46' S. Br. 35° 30' V. Lgd.

**2374.** Afmærkning forandret. Vrag borttaget. Montevideo. Rio de la Plata. 1) Lystøndene, som ligger henholdsvis 3/4 Kbl N. 4° V., 4,4 Kbl N. 32° Ø. og 6,4 Kbl N. 36° Ø. fra Fyret paa Ø.-Bolgebryderen, viser nu rødt Et-Blink. 2) Lystønden, der viste rødt, fast Lys, 9 3/4 Kbl N. 38° Ø. fra samme Fyr, er inddraget. 3) En sort Støntønde er udlagt c. 1 Kbl S. fra Low Rocks og 1 1/4 Kbl S. 80° Ø. fra Punta del Rodeo. 4) Piedras Blancas sorte Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, ligger 2,3 Kbl N. 25° V. fra den tidligere opryvne Plads og 6 1/2 Kbl S. 21° V. fra Flagstangen ved Indløbet til Cibil Dok. 5) Vragene, der ligger henholdsvis 4 1/2 Kbl S. 41° Ø. og 10,2 Kbl S. 65° V. fra Fyret paa Ø.-Bolgebryderen, er borttaget, og de 2 sorte Tønder ved disse Vrag er inddraget. Fyret paa Ø.-Bolgebryderen: 34° 55' S. Br. 56° 13' 1/4' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 135. Kjøbenhavn 1912.)

**2375.** Fyr tændt. Caldera. Chile. Paa Passagermølen i Caldera Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 8 Sm. 27° 03' 56" S. Br. 70° 51' 17" V. Lgd.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Oktbr. 1912.**

	Gjort til		Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Forenede Dampskibs-Selskab	115-	114 1/4	115 1/4	115 1/2
Danmark	116 1/2	-116	116	116 1/2
Norden	129-	128 3/4	128 1/2	128 3/4
Gorm				
Carl	128 1/4	-129	128	128 1/2
Dannebrog	130-	129 1/4	129 1/2	129 3/4
Skjold	111-	110 1/4	110 3/4	111
Urania	42 1/2	-43	42 1/2	43
Neptun	124-	123 1/2	123 1/4	123 1/2
Dampsk. af 1896	128-	1/4	126 3/4	127
Højmdal	132-	131 3/4	130	130 1/2
Østasiatiske	133-	132 1/2	132 3/4	133
Østersøen				
Nordsøen				
Gorm	129 1/2	-128 1/2	128 3/4	129
Torm				
Inga				
Cimbria				
Vesterhavet				
Helsingørske-Dampskibs-Selskab				
Forenede Bugser-Selskab				
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	73 1/2	-74 1/2	72 3/4	73
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 1/2 % foren. Dampsk. af 88				
5 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.				
4 1/2 % Østasiask Komp.				
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.				
3 1/2 % uops. Stats.			86 1/2	88 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.	83 1/2		83	83 1/2
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.			88	90
4 % - - - - - 2. Serie			93 1/2	95 1/2
4 % - - - - - 1.			93 1/2	95 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.			87 1/4	89 1/4
4 % - - - - - 7.			91	91 1/4
3 1/2 % Landkreditk.	91 1/4	-91	99 1/2	101 1/2
4 % Østift. Kreditf.			91 1/4	93 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	150 1/2	150 1/4	152
Privatbank		110 3/4	112
Landmandsbank		141 3/4	142
Handelsbank	146 1/2	-1/4	145 1/4
Grundejerbank	18-	-1/4	18 1/4
Burm. & Wain	102 3/4	-1/2	101
Helsingørs Jærnsk.	95 1/4	-94 1/2	94 1/2
Sukkerfabr.	226 1/4	-227	226
Bryggeri Aktier	219 1/4	-221	219 1/4

**Vekeølkurser d. 2. Oktober 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.21	18.17
Paris	72.00	
Amsterdam	150.85	
Wien	75.60	

**Notering paa Berlins Børs d. 1. Oktober 1912.**

Russiske Noter	216.80
4 1/2 % Russiske Consols	90.00
3 1/2 % - - - - - Boden Kredit	89.10
5 1/2 % Mexikanske 1899	99.00
5 1/2 % Rumænske Stats	101.00
4 % - - - - - 1890	94.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 Forenede Dampsk. 136,000, „Danmark“ 164,000, „Norden“ 498,000, „Carl“ 216,000, „Dannebrog“ 488,000, „Skjold“ 288,000, „Urania“ 68,000, „Dampskib. af 1896“ 268,000, „Heimdal“ 134,000, „Gorm“ 144,000, „Neptun“ 300,000, „Dansk-russisk“ 620,000, „Østasiatisk“ 204,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2376. Fyr atter normalt. **S. Elia**. **Cagliari**, **Sardinien S.-Kyst**. Fyret paa Capo S. Elia brænder atter normalt. 39° 11' 01" N. Br. 9° 08' 54" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2100. Kjøbenhavn 1912.)
2377. Fyr forandret. **Maurizio**, **Italien V.-Kyst**. Fyret paa Hovedet af S.-Molen ved Maurizio Havn er forandret til at vise rød Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. Lys 8: Sek., Mørke 1: Sek. I øvrigt uforandret. 43° 52' 32" N. Br. 8° 01' 36" Ø. Lgd.
2378. Fyr tændt. **Viareggio**, **Italien V.-Kyst**. Paa Hovedet af den 242 m lange Bro ved Fort Marmi er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synshøjde: 5 Sm. Bro og Fyr tilhører et privat Selskab. c. 43° 52' N. Br. 10° 14 1/2' Ø. Lgd.
2379. Tønde permanent inddraget og Lystønde udlagt. **Termini Imerso**, **Sicilien N.-Kyst**. Tønden ved S. Giovanni Grund er permanent inddraget. Ved Indløbet til Termini Imerso Havn er udlagt en Lystønde, der viser grønt Ek-Blink hver 9 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 5 Sek. Tønden ligger i Bølgebrøderens Retning c. 660 m fra Fyret. Termini Imerso: 37° 59 1/4' N. Br. 13° 42 3/4' Ø. Lgd.
2380. Havnearbejder. **Ancona**, **Italien Ø.-Kyst**. SV-Enden af Sanità Mole, som er under Bygning i Ancona Havn, er afmærket med en Stenblok med en Pæl, hvortil der vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. c. 43° 37 1/2' N. Br. 13° 30 1/2' Ø. Lgd.
2381. Tønde ombyttet med Lystønde. **Kertsch—Jenikale Stræde**, **Sorte Hav**, **Rusland**. Den sorte Spidsstønde ved NY-Spidsen af 5. m Grundten ved det V-lige Indløb til Kertsch—Jenikale Strædes grævede Løb er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Ek-Blink. 45° 18 1/4' N. Br. 36° 31 1/4' Ø. Lgd.
2382. Fyr forandret. **Akhtar (Achterstj)**, **Azovske Hav**. Akhtar Fyr viser nu rødt, fast Lys fra S. 81° V. til V., afrekskende hvidt og rødt Lys, hvidt 5 Sek., rødt 5 Sek., derfra til N. 9° V. Det røde, faste Lys er stærkt i 5 Sek. og svækkes derefter i 5 Sek. af den roterende Skærm til Vekselsfyret. 46° 06' 10" N. Br. 38° 11' 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2565. Kjøbenhavn 1910.)

## IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2383. Oplysning om Skær. **Baixo Zambúa N.**, **Mozambique Channel**, **Portugisisk Ø.-Afrika**. Grundten, som den portugisiske Dampskib »Africa« stødte paa, består af en Række Skær med 4. m Vand, som løber parallel med Kysten i en Afstand af 3 Sm tværs af Maxekano Baek. c. 22° 30' N. Br. 35° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1703. Kjøbenhavn 1912.)
2384. Advarsel mod Vrag. **Cocanada**, **Bay of Bengal**. Paa Cocanada Ankerplads maa man ikke komme S. for Pellagen N. 85° V. af Vakalapudi Fyr, da der her er sunket 3 Lærtere og en Pram. Fyret: 17° 00 3/4' N. Br. 82° 17' Ø. Lgd.

## X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2385. Afmærkning forandret. **Koendero V.**, **Sumatra Ø.-Kyst**. Den hvide Spidsstønde Ø. for Grundten V. for Koendero skal inddrages og N. for denne i 6. m Vand skal udlægges en sort Stumpstønde. 0° 53' 40" N. Br. 103° 14' 26" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1026. Kjøbenhavn 1912.)
2386. Urunde. **Mendanan**, **Bilbon V.-Kyst**. NV. for Mendanan er fundet følgende Dybder: 1) 2. m Vand paa 2° 50' 08" S. Br. 107° 21' 08" Ø. Lgd. 2) 1. m Vand paa 2° 50' 13" S. Br. 107° 21' 18" Ø. Lgd.
2387. Rev. **P. Sorong Aioe**, **Bacjak-Eilandten**, **Sumatra V.-Kyst**. Fra Øen Sorong Aioe strækker et 0.5 m bredt Rev sig c. 4. Sm SØ. ud. P. Sorong Aioe: 1° 58.5' N. Br. 97° 22' 5. Ø. Lgd.
2388. Fyr tændt. **Simaloer**, **Simaloer**, **Sumatra V.-Kyst**. I Simbaung Bani er nu følgende Fyr tændt: 1) Et hvidt Blinkfyrt paa en Høi (101 m), 410 m S. 6° V. fra NV-Pynten af Tr. Babang. 2) Et rødt Blinkfyrt paa Kystrevet V. for Tr. Babang. 3) Et hvidt Blinkfyrt paa Revet fra SG-Pynten af Pandjang Kejill. 4) Et rødt, fast Fyr ved Tr. Lahuan. Pandjangan Kejill hvide Blinkfyrt øveret med Tr. Babang røde Blinkfyrt leder ind i Bugten. Tr. Lahuan røde, faste Fyr øveret med Tr. Babang røde Blinkfyrt angiver Ø.-Grensen af Grundten ud for Bugten. Tr. Babang: 2° 30' N. Br. 96° 24' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1592. Kjøbenhavn 1912.)
2389. Afmærkning forandret. **Westervaarwater van Soerabaja**, **Java N.-Kyst**. Den hvide Spidsstønde Nr. 2 og de sorte Stumpstønder 2, 4 og 5 med afkortet Kegel i Westervaarwater van

Soerabaja skal inddrages, og der skal udlægges 1 sort Stumpstønde paa 6° 57' 20" S. Br. 112° 43' 10" Ø. Lgd. og 1 sort Stumpstønde paa 7° 10' 15" S. Br. 112° 41' 20" Ø. Lgd. ved SV-Pynten af den tørt faldende Runding Hoek Tandjoengann.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korts eller Bogs Nr.	N betyder: Nye Kort eller ny Bog; R: revideret; U: Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
2017	England, August og September 1912.
2842 b	Ireland, south coast. — Dungarvan harbour.
1770	Baltic sea. — Baltic sea, eastern sheet.
2927	Baltic sea. — Port of Liban.
344	Gulf of Finland. — Rerval roadstead.
1713	Mediterranean. — Port of Tarragona.
2040	England, south coast. — Cape Three points, Cape Coast Castle, etc.
2350	Scotland, east coast. — The Solent.
142	Gulf of Bohnia. — Fiadergøge to Tome point.
1104	Bay of Biscay. — Bay of Biscay.
2301	Gibraltar Strait. — Gibraltar Strait.
1140	Canada. — Plans in the Gulf of St. Lawrence.
2677	West Indies. — Culebra or Passage island.
1803	Brazil, north coast. — Cabo do Norte to Maranham.
2186	Brazil, north coast. — Pará river.
2610	France, north coast. — Fécamp. Tréport.
851	Mozambique channel. — Bassas da India, etc.
723	Seychelle islands. — Curieuse bay.
335	Venezuela. — Carenero harbour.

reusen, ank. Petersborg 30./9. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. Trondhjem 2./10. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 21./9. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 27./9. — Arno, Fischer, ank. Skellefteå 29./9. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 1./10. — Baron Stjernblad, Sorensen, ank. her 1./10. — Beira, Lungo, afg. herfra 30./9. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Petersborg 28./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 28./9. — Christian IX, Holm, ank. her 29./9. — Dagmar, Bogvad, ank. Genua 28./9. — Esbjerg, Sorensen, afg. herfra 1./10. — Florida, Andersens, pass. Dartmouth 29./9. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 27./9. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 1./10. — Hengest, Munk, afg. herfra 1./10. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 30./9. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Algier 30./9. — Jolantha, Kylesbeck, ank. Riga 2./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 26./9. — Kentuckey, Andresen, afg. Filadelfia 27./9. — Kiew, Salomonsen, ank. Antwerpen 26./9. — Loire, Craignou, afg. Petersborg 29./9. — Louise, Larsen, ank. her 2./10. — Louisiana, Ørsted, ank. her 15./9. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 26./9. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 1./10. — Moskø, Jon Jousen, afg. Riga 1./10. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Dunge-ness 1./10. — Nordjylland, Sæberg, ank. Antwerpen 27./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerquo 27./9. — Odessa pass. Holtenua 30./9. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 1./10. — Oscar II, Hempel, ank. her 24./9. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnethead 25./9. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenua 1./10. — Pregel, Iversen, afg. herfra 28./9. — Saga, Hansen, pass. Brunsbüttel 30./9. — Saratov, ank. Libau 27./9. — Saxo, Müller, ank. London 30./9. — Seine, Le Dizès, ank. Petersborg 21./9. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 28./9. — Thyra, Dam, ank. Petersborg 28./9. — Tiber, Bech, pass. Hirtshals 2./10. — Tomsk, Wiebrg, ank. Blyth 30./9. — Tula, Therkildsen, ank. Catania 26./9. — United States, Gottsche, afg. New York 26./9. — Viking, Traamp, ank. Petersborg 1./10.

**C. K. Hansen.** Aggersborg pass. Brunsbüttel 29./9. — Amalienborg pass. Hanstholm 27./9. — Anna Mærsk afg. St. Petersborg 26./9. — Brattingsborg afg. Barry 22./9. — Børglum afg. Cardiff 28./9. — Chassie Mærsk afg. Aarhus 27./9. — Dansborg ank. Calais 20./9. — Eleonora Mærsk ank. Newport M. 24./9. — Elsborg pass. Kjøbenhavn 29./9. — Esrom ank. Rio de Janeiro 10./9. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 25./9. — Fredensborg ank. Terneuzen 27./9. — Frederiksborg ank. Aarhus 26./9. — Guldborg pass. Kjøbenhavn 28./9. — Gurra ank. Oran 27./9. — Hammershus afg. Delagoa 22./9. — Harrildsborg ank. Methil 27./9. — Hundborg ank. Methil 28./9. — Høneborg ank. Blyth 28./9. — Jelling pass. Kjøbenhavn 30./9. — Jomshorg afg. New-ort M. 27./9. — Jungshoved pass. Dakar 24./9. — Jøgers- borg ank. Blyth 26./9. — Kallundborg ank. Huelva 28./9. — Kalø ank. Marseille 27./9. — Klampenborg afg. Ant- werpen 29./9. — Kronborg afg. Newcastle 23./9. — Lejre pass. Sagres 24./9. — Lilleborg ank. Wasa 21./9. — Marse- lishorg afg. Sarpsborg 27./9. — Næsborg ank. Pernau 28./9. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 28./9. — Randelsborg ank. Petersborg 27./9. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 29./9. — Silkeborg ank. Memel 26./9. — Skanderborg afg. Petersborg 28./9. — Skjoldborg ank. Hull 28./9. — Skodsb- borg afg. Huelva 25./9. — Spigerborg ank. Algier 27./9. — Stegelborg ank. Petersborg 22./9. — Stjerneborg ank. Marseille 26./9. — Søborg pass. Kjøbenhavn 29./9. — Taarn- borg ank. Sunderlund 26./9. — Ulfshorg afg. Neufahrwasser 29./9. — Uranienborg afg. Huelva 23./9. — Vording- borg afg. Kallundborg 28./9. — Ørkild ank. Aarhus 30./9.

**Vesterhavet.** Johanne, Thøgersen, ank. Blyth 30./9. — Nordsoen, Gram, afg. Brixham 30./9. til Hamburg. — Hebe, Gregersen, afg. Leith 29./9. til Esbjerg. — Nora, Lauritsen, ank. Porth Mahon 29./9. — Ulla, Hansen, ank. Hudiksvall 28./9. — Stella, Larsen, ank. Seaham 28./9. — Dagmar, Skou, pass. Sagres 27./9. for Tarragona. — Norma, Degn, ank. Cherbourg 27./9. — Nexos, Basse, ank. Valencia 27./9. — Thyra, Jessen, afg. Åbo 1./10. til Cartagena. — Laura, Lund, afg. Barcelona 30./9. til Denia. — Fvlla, Brinch, ank. Wiborg 30./9. — Nautik, Nielsen, pass. Helsingør 30./9. for Stettin. — Karla, Nielsen, afg. Tanger 30./9. til Mogador. — Olga, Christensen, afg. Taneer 30./9. til Casablanca. — Inger, Schiff, afg. Barcelona 30./9. til Denia. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 30./9. for Barcelona. — Marie, Nielsen, pass. Onenessat 30./9. for Malaca. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 27./9. for Luleå. — Nancy, Mikkelsen, afg. Middlesbro 26./9. til Helsingfors. — Cito, Jepsen, afg. Hook of Holland 26./9. til Alicante.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shu- koff, Brandt, ank. Sarpsborg 30./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 28./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 21./9. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 21./9. — Wla- dimir Sawin, Carstensen, afg. Shediac 15./9. til Preston. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 22./9. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 24./9. til Poz- zuoli. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Mira- niichi 21./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Dunston 21./9. til Buenos Aires. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. Adrossan 21./9. til Campbellton. — Newa, Dahl, ank. Campbellton 19./9.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Cathay afg. Rotterdam 24./9. udg. — Estonia afg. Haiphong 8./9. hjemg. — Indion afg. Sabang 1./10. udg. — Lituania afg. Hongkong 30./9. udg. — Tranquebar afg. Sabang 30./9. hjemg. — Bandon afg. Sabang 20./9. hjemg. — Bintaug ank. Norresundby 29./9. udg. — Jut- landia ank. Singapore 29./9. udg. — Pagan afg. Antwerpen 29./9. udg. — Samui afg. Suez 30./9. udg. — Selandia afg. Penang 28./9. hjemg. — Chumpon ank. Mahé 8./9. hjemg. — Arabien afg. London 1./9. udg. — Kina afg. Vancouver 30./9. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix afg. Madeira 25./9. udg. — St. Jan ank. Kjøbenhavn 30./9. hjemg. — St. Thomas afg. Paramaribo 19./9. hjemg.

**Heimdal.** Helga, Vauben Hansen, afg. Swansen 28./9. — Martha, Christensen, afg. Tynen 26./9. — Elua, Rathje, afg. Stugsund 28./9. — Thoresø, Pedersen, ank. Methil 27./9. — Har- riet, Larsen, ank. Tynen 21./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Sundsvall 26./9. — Simone, Møller, afg. Ørnskjöldsvik 1./10. — Jeanne, Olsen, ank. Blyth 1./10. — Vera, Larsen, afg. Hudiks- vall 24./9. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 30./9. — Annie, Leth, ank. Skellefteå 29./9. — Kamna, Löffler, ank. Bizerta 29./9. — Betty, Lagesen, afg. Tynen 24./9.

**Term.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 26./9. — Sara, Jensen, ank. Spjutsund 27./9. — Helene, Sorensen, ank. Burnt- island 1/10. — Ragnhild, Schultz, ank. Grangemouth 26./9. — Valborg, Hansen, afg. Svendborg 27./9. — Sjælland, Svarrer, ank. London 26./9. — Estrid, Hansen, ank. Borgå 29./9. — A g- nete, Dam, ank. Methil 26./9. — Gunhild, Hansen, afg. Rok- ka'a 1./10. — Hermia, Farup, afg. Aalborg 28./9. — Alice, Jørgensen, afg. Randers 1./10.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldson, Stefken, ank. Methil 1./10. — Nordpol ank. Helsingør 28./9.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. St. Jago de Cuba 30./9. — Eklipika, Hemmingsen, ank. New York 23./9. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Dragør 26./9. — Svend, Schmidt, afg. Libau 1./10. — Urania, Clausen, ank. Pillau 28./9.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Blyth 28./9. — Kron- prins Frederik, Andresen, ank. Frederikshavn 28./9. — Hol- land, Poulsen, afg. Middelfart 28./9. — England, Andersens, pass. Skagen 29./9.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Newport 30./9. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 1./10.

**Frøen.** Austa, Bagger, ank. Riga 26./9. — Freja, Niel- sen, ank. Ipswich 28./9. — Vera, Thing, ank. Burntisland 1./10.

**Dania.** Ely, Duhn, ank. Gefle 29./9. — Nolly, Clausen, afg. Søderhamn 28./9. til Ceuta. — Fanny, Eriksen, afg. Gefle 28./9. til Algier. — Lilly, Nielsen, ank. Kalundborg 28./9. — Alexy, Sorensen, pass. Portland 29./9. for Esbjerg. — Dagny, Bang, pass. Holtenua 30./9. for Gijon. — Mary, Clausen, ank. Es- bjerg 30./9.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Petersborg 22./9. — Lon- don, Bom, ank. Methil 24./9. — Paris, Tholander, afg. Aalborg 26./9. til Libau. — Bryssel, Kaas, ank. Sarpsborg 28./9.

**Mercnr.** Berlin, Krogh, ank. Libau 26./9. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Libau 28./9. — Roma, v. Thun, afg. Hauki- pudas 26./9. til Sarpsborg.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Korsør 28./9. til Königs- berg. — Skinfaxe, Faber, ank. Burntisland 28./9. — Rim- faxe, Westergaard, ank. Burntisland 27./9.

**Æra.** Erindring, Nielsen, ank. Bandholm 27./9. — Ema- uel, Svane, ank. Granville 28./9. — Enighedon, Jensen, ank. Hudiksvall 30./9.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Kustor, Møller, ank. Søderhamn 25./9. — Hans Peter, Holm, ank. Colberg 26./9. — Amalie ank. Fakse 27./9. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 28./9. — Veset, Kofoed, ank. Kjøge 28./9.

**Svendborg.** Casper, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 25./9. — Danmark, Husfeldt, ank. Kjøbenhavns Red 24./9. — Frits Emil, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 25./9. — Jason, Hansen, ank. Fowey 25./9. — Noah, Jørgensen, ank. Wasa 24./9. — Bol- lona, Nielsen, ank. Pontrieux 25./9. — Alma, Hansen, pass. Hel- singør 25./9. — Concordia, Hanriksen, ank. Kristiania 26./9. — Yrsa, Sorensen, ank. Kemi 25./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Courseulles 26./9. — C. W. Peterson, Petersen, ank. Sunds- vall 26./9. — Erhardt, Larsen, ank. Fowey 26./9. — Martin, Wilde, ank. Gilleleje 25./9. — Emilio, Rasmussen, ank. Fowey 26./9. — Valkyrien, Hansen, ank. St. Valery 27./9. — Krusc, Petersen, ank. Dunkerque 28./9. — Emanuel, Bentzen, ank. Lim- hamn 28./9. — Embla, Mikkelsen, ank. Antwerpen 28./9. — Galathea, Jensen, ank. Luleå 28./9. — Niels Juul, Olsen, ank. Wigo 27./9. — Zampa, Wulff, ank. Fowey 28./9. — Seve- rino, Hansen, ank. Orth 30./9. — Anna Elisabeth, Larson, ank. Kingslynn 29./9. — Dagny, Rasmussen, ank. Kotka 29./9.

— Zenitha, Jensen, ank. Kjøbenhavn Red 29./9. — I. Lotz, Hansen, ank. Raumo 29./9. — Magnet, Nielsen, ank. Frederikshavn 28./9. — Brita, Jensen, ank. Rodby 29./9. — Pampa, Jensen, ank. Svendborg 30./9. — Erik, Hansen, ank. Brahestad 28./9. — Urania, Jensen, ank. Umeå 30./9. — Niels, Nielsen, ank. St. Valery 28./9. — Ellen, Andersen, ank. Helsingør Red 30./9. — Rotha, Hansen, ank. Walkem 30./9. — Ludvig, Brandt, ank. Ursviken 30./9. — Ariel, Ravnemose, ank. Grimby 30./9. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Stubbekjøbing 30./9. — Primula, Jørgensen, ank. Helsingfors 1./10. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Grangemouth 1./10. — Cathrine, Hansen, ank. Petersborg 1./10. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Helsingfors 1./10.

Æra. M. Hay, Petersen, ank. Frederiksstad 24./9. — Valborg, Olsen, ank. Dysart 23./9. — Christia, Nielsen, ank. Malmo 24./9. — Johanne, Stegmann, ank. Göteborg 24./9. — Christiane, Petersen, ank. Romé 24./9. — Acacia, Jensen, ank. Frederiksstad 24./9. — Sophie, Møllmann, ank. Sønderborg 25./9. — Herkules, Bager, ank. Halmstad 25./9. — Mariane, Petersen, ank. Kappeln 25./9. — Eva, Christoffersen, ankommen Rotterdam. — Enigheden, Friis, ank. Kjøbenhavn 23./9. — Agnes, Henriksen, ank. Kjøbenhavn 23./9. — Else, Mortensen, ank. Kjøbenhavn 23./9. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. St. Catharines Point 25./9. for Rio Haeha. — S. M. Petersen, Petersen, ank. Fjellebroen 25./9. — Søstrene, Christensen, ank. Fowey 24./9. — Amalia, Andersen, ank. Odense 25./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kristiania 25./9. — Vega, Hansen, ank. Drobak 25./9. — Aerial, Christensen, ank. Drobak 25./9. — Nordland, Albertsen, ank. Kiel 25./9. — R. Fabricius, Hansen, afg. Grundland (N. F.) 25./9. til Oporto f. O. — Adjutor, Koek, ank. Kolberg 25./9. — Æro, Christensen, ank. Gefle 26./9. — Anne Cecilie, Nielsen, er ank. Söderhamn. — H. H. Petersen, er 21./9. prajet paa 48° N. Br. 9° V. Lgd. styrende NØ. — Harris, Thorsteinson, ank. Casablanca 27./9. — Laura, Jensen, ank. Methil 27./9. — Gloria, Fabricius, ank. Dysart 27./9. — Neptun, Skals, ank. Haderslev 28./9. — Diana, Hansen, ank. Sundersfort 27./9. — Ami, Albertsen, ank. West Wemyss 27./9. — Hekla, Hermansen, ank. Scarborough 27./9. — P. P. Nielsen, Petersen, ank. Sassnitz 27./9. — Rise, Bager, afg. La Plata 29./8. til Palmouth f. O. — Karen, Boye, ank. Wemyss 28./9. — Forældres Minde, Christensen, ank. Scarborough 28./9. — Ellen, pass. Portland Bill 25./9. vestg. — Kirstine, Jensen, er 17./9. prajet paa 47° N. Br. 15° V. Lgd. styrende ØNØ. — Rolf, Christensen, ank. Savilla de Cura 29./9. — Signe, Hansen, ank. Åhus 29./9. — Kristine, Rasmussen, ank. Kolding 29./9. — Adele, Weber, ank. Halmstad 29./9. — Emilie, Hansen, ank. Aarhus 29./9. — Kristiane, Petersen, ank. Flensborg 29./9. — Venus, Jensen, afg. Stokkeseyre 29./9. til Wemyss. — Arken, Andersen, ank. Pillau 30./9. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 30./9. — Marthing, Friis, ank. Charlestown 30./9. — Ansgar, Jørgensen, ank. Lorient 29./9. — Danmark, Nielsen, ank. Norrköping 20./9. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Brest 30./9. — Norden, Rasmussen, ank. St. Waast (La Hougue) 29./9. — Valkyrien, Weber, ank. Rhyl 29./9. — Argus, Jensen, afg. Norrköping 29./9. til Dundsum. — Hertha, Krull, ank. Bridlington 27./9.

Ørum & Wulf. Mary, Friis, ank. Faskrudsfjord 1./10.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. Oktober 1912. — Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen. — Literatur. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Oktober Måned. — Fragtmarkedet. — Havari og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs. — Efterretninger for Søfarende.

## I Aalborg Havn

findes nu

### Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens Kontor.

## A/s Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalrandstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

**Jærn- og Staaltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiven af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carliholtermann, Kjøbenhavn.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blanketstøtternes Eftfng.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Enhver forsigtig Oplønder raadfører  
sig med

**MENGEØBERGS PATENTBUREAU**  
Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der

adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:  
„Danskelloyd“.

## Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.  
Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

Internationale Agentur for

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshof“

## Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandetårde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansencou“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

Tlf.: „Hansencou“  
Cronstadt

Telefon: 200.

**ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

Telefon: 2075.

**AALBORG.** Telgr.-Adr.: „Utzon“.  
**JOHS. UTZON**  
(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent.

## Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibssagenter,  
Telegr.-Adresser: Hoppe

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristiansen.

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lavsa.

## Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## AXEL LUND A/S

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redningsförening.

## Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenrer for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

## Undervisning

i Dansk (Retekrivning, Korresp.), Tysk, Engelsk, Fransk. For Sømand, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa Bendixens Kursus. Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**VÆGSELUS.** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnidder dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Menneker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496

„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med alt til Faget henbørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

. Husk .

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid hodst og billigst i

## G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

## N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

## Hill-Madsen<sup>®</sup>

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2233 x.

## Fraissinet's Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renses bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København

gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Øvergaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Søjus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,

reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## A. Mou's Kæudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

hør Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petilinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANOVER).

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreeklipering.

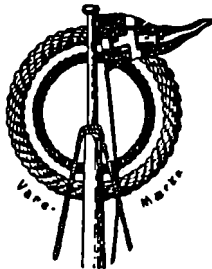
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

VB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Esbjerg

## Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern-og-Staal-

## Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901.  
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

### Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver og Patent Mønie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Udkommet er

Nordeuropæisk Havnelods

(North-European Harbour Pilot—Hafnelots) — 8 Kr.

NB. Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke tegnes, da Bogen er udkommet.

Certepartier og Konnossementer,

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsredereforening — 8 Kr.

Modärn Signalering

(Capt. Nordborg) — 2 Kr. 50 Øre.

Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.

## De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4108



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 73.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Oktober 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Patat  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manila - Wirerope  
 Rødningskrandse og  
 Rødningsbæltter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Margarine, specielt præ-  
 pareret for Skibsbrug.  
 Fortrinlig, holdbar, smør-  
 farvet Kvalitet, leveres til  
 alle engelske og andre  
 europæiske Havne ved  
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
 MONSTED**  
 (LIMITED)  
 SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schnøider.**  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als <b>DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon <b>5601</b>
--	--	---	------------------------

**Kjøbenhavns  
 Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gi. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og  
 Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
 Vesterbrogade 25    Telf. 8138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Mobler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhødet Dampf; fuldstændig  
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
 St. Petersburg. Rusland.  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Cornelius Knudsen's**  
 Marine-  
**Prisme-Kikkert**  
 Sextanter — Kompasser  
**Kapt. Clausens  
 Kontrolbydemaaler.**  
 Eneforhandler for  
 Skandinavlen af Kelwins & James White's Instrumenter.  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
 Undgaa Fejltagelse.



**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.

tegne Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agentorer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Dr. med. Goldeohmidt.

**Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2. Trælee Nr. 10-12 og 7-8; for Damer Nr. 6-7

Frilager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN.**  
Cigarer - Tobakker - Vine  
til en gros Priser.

Telefon Pakæ 920. Sct. Annæ Plads 10. Telefon Privat Nora 795 x.

**Howaldtswerke, Kiel.**

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tærdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Stør: elser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Wald. Petersens  
Kødudsalg,  
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. Palæ 1636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

**Søfolks Effekter**

forsikres bedst og billigst i  
**Forsikringsselskabet „Frej“.**  
Garantikapital Kr. 100,000.  
Holbergsgade 22, Kbhvn.

**C. Ring Andersen**

Joh. P. Brandts ERN.

**SKIBSHANDEL**  
Svendborg.

**G. C. de Baerdemaecker**

Skibsmægler og  
Speditør

**Gent, Belgien**

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverander til D. F. D. S.

**Berg & Larsen**

(forhen Martin Niasen)  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**ZOOB. HAVE**

i Kjøbenhavn

køber gerne for den  
brugbare Dyr.

**Brugte Skrivemaskiner**

af forskellige Systemer  
tilsalg Vestergade 27.

**RATIN**



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
NyØstergade 2. Kbh K. Tel. 3662



**Kakerlakker-  
pulver**

à 50 Øre.

**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

**Sømandshøjskolen**  
i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1912. Befarne - Begyndere -  
Kokke. 50 Kr. mdl.  
Nærmere ved  
**Vilh. Rasch,**  
Forstander.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

**Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.**

Assurance, Befragtning, Lloyd's Agent, Skiberederi, Hvalfangst.  
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

**AVANCE-MOTOREN**

Guidmedaille Fiskerludstillingen  
1912 samt NORDISKE VANDRE-  
PRÆMIE 3 Gange.

Bedst eksisterende Raaliemotor, specielt egnet til Fisker-  
& Brugsfartøjer, samt stationært Brug

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

**CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.**

**ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI**  
Nordre Kalkbrænderihavn  
København Ø.

Internationale Agentur for

**Køb og Salg af Seil- og Dampskibe**

**HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29**

Telegr. „Ott Friedrichshot“

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Safartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramdr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

**SKIBS-PROVIANT**

**LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.**

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erlindring.

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde Lørdagen den 5. Oktober 1912 blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Justitsministeriet som Svar paa Andragende fra Fællesrepræsentationen om, at der — i Anledning af den ny Værnepligtslov — paa de forskellige Toldsteder her i Landet maa blive ophængt en iøjnefaldende Tavle om søfarende Værnepligtiges Pligt til at møde for Sesionerne. I Justitsministeriets Svar meddeles det, at Ministeriet — efter Brevveksling med Generaltoldinspektoratet — gennem Cheferne for de forskellige Udskrivningskredse har udsendt saadanne Tavler til Toldstederne med Anmodning om, at disse maa blive ophængt paa passende Steder i Lokalerne, ligesom de Udskrivningschefer, som tillige er Mønstringsbestyrere, er anmodet om ligeledes at ophænge en saadan Plakat i Mønstringskontoret. — Skrivelsen toges til Efterretning.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Danmarks Deltagelse i en international Konference til Fastsættelse af særlige Maalingsregler for Fartøjer, udstyret med Eksplosions- eller Forbrændingsmotorer, dels af ensartede Regler for Skibsmaaling i Almindelighed. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme med Indberetning fra den danske Gesandt i Kristiania angaaende et i Larvik afholdt 10. Generalmøde af den norske Handelsstands Fællesforening. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som ulønnet dansk Konsul i Porto Alegre i Brasilien. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Swansea. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Sag vedrørende et fremsat Forslag til Ændringer i de forenede Staters Konossementslov (Harter Acten). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Mønstring af svensk Sømand paa dansk Skib i svensk Havn. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, d. 10. Oktober 1912.

Vi har modtaget følgende:

Forhyringsvæsnet. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 62—63 for 29. August d. A. har en æret Kollega under Mærket »Farende Skibsfører« skrevet et Indlæg om ovennævnte Sag, hvorfor jeg er ham meget taknemlig, fordi han deri gør gældende, at de Forhyringsagenter som antages, bør være Skibsførere. Jeg er ganske af samme Mening, men kunde ikke udtale dette saa direkte, fordi jeg i sin Tid har søgt Stillingen som Forhyringsagent i Svendborg, da den var ledig, og det derfor let kunde faa Udseende af, at det var egne Interesser, der var min Bevæggrund. Jeg valgte derfor at bruge Betegnelsen »virkelig Sømand«. Kun den, der har gennemgaaet alle Graderne paa Søen, er i Stand til at kende sine Pligter fuldt ud og føle det rette Ansvar. At det ofte kan være vanskeligt at skaffe de forlangte Søfolk, særlig i de senere Aar, er velbekendt, hvorfor de, der kan faas, som oftest bliver mønstret til de Stillinger, der skal besættes (som oftest Letmatros), selv om Forhyringsagenten og Vedkommende selv er klar over, at de egentlig ikke formaar at udfylde denne Stilling. Der

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

vil kunne anføres flere Eksempler i den Retning, men saadanne Tilfælde er meget uheldige og burde aldrig forekomme. De er ikke alene uheldige for Styrmand, Førere og Rederiet, men de giver uheldige Forhold om Bord, og udsætter de unge Mennesker for Farer og Ulykker. Jeg har heldigvis aldrig haft det Tilfælde, men hvis man tænker sig, at et Sejlskib gaar ud med den Slags Folk, og Vedkommende sendes op for at gøre Sejl fast, hvad en Letmatros dog burde kunne, og Skibet bevæger sig i Søen, saa kan en Ulykke let indtræffe, naar den Paagældende er uøvet. Ingen Forhyringsagent burde mønstre den Slags Letmatros uden at meddele vedkommende Skibsfører, hvorledes Sagerne staar. I Svendborg har et af Skibsførerforeningen og Skibsredere nedsat Udvalg, af hvilket Underlegnede var Medlem, efter opnaaet Enighed med Forhyringsagenten bestemt ikke at mønstre unge Mennesker, som ikke har sejlet mindst to Aar, som Letmatros, hvilken Bestemmelse jeg haaber overholdes.

Der kan her med det samme være Grund til at fremsætte det Spørgsmaal, om der ikke kan gøres noget for at afhjælpe Mangelen paa Søfolk. Har disse det bedre i andre Nationers Skibe eller er Hyren der højere? Jeg tror det ikke, og mener, at der kunde og burde gøres noget for at bøde paa denne Mangel. Saa vidt mig bekendt gaar Skoleskibet »Georg Stage« hvert Foraar ud med c. 80 Elever om Bord, der agter at blive Sømand. Efter at have sejlet og manøvreret en Tid i de hjemlige Farvande og Østersøen sejler Skibet i Almindelighed til England, hvor det plejer at afmønstre 40 á 45 Elever, og derfra til Norge, hvor der ligeledes afmønstrer nogle, der alle bliver anbragt i fremmede Skibe, hvorefter »Georg Stage« maaske vender hjem med en Snes af sine Elever; de bedste af disse er i Reglen blevet i England. Jeg tror, at det ikke er uden Fare for saa unge, uerfarne og uselvstændige Mennesker at komme om Bord i store, fremmede Skibe, og der maaske udsættes for daarlig Omgang og daarlig Disciplin. Kunde disse Linier tjene til at den ærede Bestyrelse for Stiftelsen »Georg Stages Minde« ændrede sit Syn paa denne Sag, saa den for Fremtiden mere stræbte efter at uddanne vore unge, vordende Sømand, til hvem vi saa haardt trænger, for vore egne Skibe og ikke for fremmede Nationer, saa var Hensigten med disse Linier naaet. Jeg tror det vilde blive til Glæde og Gavn baade for de unge Mennesker selv og for dansk Skibsfart i sin Helhed.

Newcastle, 27. September 1912.

L. Andreasen,  
Fører af Sk. »Elise« af Thurø.

Balkan-Krisen og Skibsfarten. I engelske Skibsfartskredse nærer man, i Følge »Shipp. Gaz.«, den Anskuelse, at Tyrkiet næppe vil lukke Dardanellerne, selv om en Krig med Balkanstaterne skulde udbryde. Desuagtet er Fragtmarkedet i en nervøs Spænding med Hensyn til Forretninger paa Sortehavet. Det er umuligt at befragte græske Dampere hjemmefter og østerrigske Skibe er, om end i mindre Grad, under samme Ban.

Denne Omstændighed overlader i stor Udstrækning Markedet til britiske og andre Skibe, men det er praktisk talt umuligt at hestemme en Fragtrate. Rederne, der er klar over Stillingens Vanskeligheder, er tilbøjelige til at holde sig borte fra dette Omraade, og de Certepartier, som maa blive undeskrevet, vil sikkert indeholde en Klausul, der bestemmer, at hvis Dardanellerne bliver lukket, vil Kontrakten være ophævet.

Det er vanskeligt at sige nøjagtigt, hvor mange Dampere, der i Øjeblikket er i Sortehavet, men man anslaaer Tallet paa de græske Dampere, som nu for Tiden er Øst for Dardanellerne, til c. 50. Modforholdsregler fra Tyrkiets Side kan derfor let faa det Resultat, at denne betydelige Mængde Tonnage bliver stoppet.

Det menes, at Befragtere i en vis Middelhavs fart, som bliver ramt haardt af Mangelen paa Tonnage og den deraf følgende høje Fragtrate, vilde blive glade ved at se Skibe, som var bestemt til Sortehavet, blive omdirigeret til Middelhavshavne.

For Øjeblikket er der netop en livlig Bevægelse med Hensyn til ægyptisk Korn, hvorfor en midlertidig Lukning af Dardanellerne, der havde den Virkning, at Tonnagen blev omdirigeret, i høj Grad vilde være til Fordel for Befragtere for ægyptisk Last hjemefter.

Fragtralerne i Sortehavsarten har været meget høje i den senere Tid, men er dog noget lavere nu end for fjorten Dage siden. I Øjeblikket er Markedet dog meget fast.

En Londoner-Trampreder har udtalt den Mening, at dersom Dardanellerne bliver lukket, vil en almindelig Efterspørgsel efter Tonnage fra fjærnere Lastpladser holde Rederne skadesløse, men selv om Strædet ikke bliver lukket, vil Unddragelsen af den græske Tonnage faa en følelig Virkning paa Forsyningen med Tonnage, og Raterne stige.

De britiske Redere, tilføjer denne Meddelelse, kan ikke tabe, hvad der saa hænder. Fragterne er allerede lønende, og man kan vente, at de vil stige yderligere. Sortehavsfragten er det dobbelte af, hvad den var for et Aar siden, og den amerikanske Efterspørgsel efter Tonnage er større i Aar, end den har været i de sidste syv eller otte Aar. Den australske Høst vil om kort Tid stille Krav til Tonnagen, og Raterne derfra er allerede 25 pCt. højere end sidste Aar, medens Raterne udefter er det dobbelte af, hvad de var sidste Aar. Under disse Forhold mener Meddelelsen, at Rederne kan se paa Balkan-Krisen med Ro.

Firmaet F. Schichau, der har Skibsværfter i Elbing, Danzig og Pillau, fejrede den 5te ds. 75 Aars Jubilæum. Fra en meget beskeden Begyndelse er tysk Skibbygningsindustri i det sidste halve hundrede Aar vokset til noget ganske imponerende. Ikke alene Bygningen af Handelsskibe, endogsaa af de allerstørste, har beskæftiget de forskellige større Værfter, men ganske naturligt har i ret stor Maalestok Værfterne nydt godt af den store Udvikling af den tyske Flaade, ligesom de endelig har leveret Krigsskibe til en Række fremmede Magter.

Den mægtige Fremvækst i tysk Skibbygningsindustri illustreres bedst ved de to største Firmaers Vækst. Schichau i Elbing Danzig og Pillau og Vulcan i Stettin og Hamburg.

Vulcan kunde allerede i 1907 se tilbage paa en 50aarig voksende Virksomhed. Nu indtræffer et andet Jubilæum, idet F. Schichaus Etablissement, der er Tysklands største i Privatbesiddelse værende Skibsværft, altsaa nu har fejret sit 75 Aars Jubilæum.

Grundlæggeren af Værftet, F. Schichau, begyndte Virksomheden med kun 8 Mand, men nu er denne vokset saaledes, at den omfatter en Maskinfabrik, et Jern- og Staalstøberi i Elbing, Skibsværfterne med to Flydedokker i Elbing, Lokomotivfabrik og Kjedelsmedie i Elbing, Skibsværftet i Danzig for Krigsskibe og Oceanampere og endelig et Reparationsværft med Flydedok i Pillau hvilke Værker tilsammen spænder over et Omraade af 950.000 m<sup>2</sup> og beskæftiger en Arbejdsstyrke paa c. 8.500 Mand. Der er fra Fabrikerne leveret 4.650 Dampmaskiner, 810 Ekspansionsmaskiner, 36 Skibs- og stationære Turbiner, 3.000 Skibskedler og 2.000 Lokomotiver.

Mest bekendt er Firmaet dog paa Skibbygningsomraadet, og man danner sig et Begreb om, hvilken Anseelse det maa nyde som Fremstiller af Torpedobaade, naar man hører, at der fra Værftet er afleveret ikke færre end 334 Torpedobaade til forskellige Lande deraf 179 til den tyske Marine og 1 til den danske. Desuden har Værftet til den

tyske Marine bygget en Række Linieskibe til op over 13.000 Tons.

For Handelsskibes Vedkommende kan Firmaet ogsaa se tilbage paa en lang Række Nybygninger deriblandt nogle meget store, op til 28.000 Tons. For Tiden bygges endog en Damper paa 40.000 Tons til Norddeutscher Lloyd.

Det mægtige Firmas nuværende Indehaver er Geheimeraal Ziesse, der indtraadte i Firmaet 1873, og som med sjælden Dygtighed har ført det fremad.

Her i Danmark har F. Schichau fra den tidligste Tid haft Forbindelser, vi anfører, at Firmaet bl. a. har bygget flere af Færgerne paa Gjedser—Warnemünde-Ruten samt som nævnt en Torpedobaad. (»Berl. Tid.«)

Redningsstation paa Manø. Den 1ste Oktober traadte en ny Redningsstation paa den jyske Vestkyst i Virksomhed. Det er paa den allersydligste Del af Jylland, nemlig paa Øen Manø. I en lang Aarrække har Beboerne med Mellemlum ansøgt Regeringen om, at der maatte blive anbragt en Redningsbaad paa Øen, første Gang saaledes i 1874, men det er stadig blevet afslaaet, navnlig fordi Strandingerne her var yderst sjældne, og ved de enkelte, som indtraf, frembød sig ikke særlig Fare for Besætningernes Liv. Men i de senere Aar er der indtruffen to Strandinger, nemlig i August 1908 af det tyske Dampskib »Schlei« og i November 1910 af en engelsk Skonnert. Begge disse Strandinger skete paa et Sted, hvor en Redningsbaad paa Manø kunde havde været af stor Nytte, nemlig paa det saakaldte Romø Flak. Ved den førstnævnte Stranding blev dog Besætningen med stort Besvær reddet, dels ved Redningsbaaden fra Sønderho og dels ved den tyske Redningsbaad paa Romø, men ved den sidstnævnte druknede hele Besætningen. Redningsbaaden fra Esbjerg udgik vel til Hjælp, men den naaede først Strandingsstedet den paafølgende Dag, og da var der ikke mere af Skibet at se, og hele Besætningen var omkommet.

Dette sorgelige Forlis gav Anledning til, at Forholdene paa Manø blev underkastet Undersøgelse, og efter denne bestemte Marineministeriet sig til at søge Bevilling til Stationering af en Redningsbaad, og saadan Bevilling gennemførtes paa Finansloven for i Aar. Redningsbaaden, som i disse Dage er ankommen til Ribe for derfra at føres til Manø, er paa Grund af de særlige Forhold ved Øen noget mindre end de sædvanlige Baade, idet den kun er 26 Fod lang, og Mandskabet ved Stationen bliver derfor kun 10 Mand, medens der ellers ved Redningsbaadene er 12 Mand. Som Opsynsmand ved Stationen har Marineministeriet ansat *Jesper With*, der tidligere har været Fører i Krydstoldvæsenet.

Welins Kvadrantdavid. Den store Nytte Welins Kvadrantdavid gjorde ved »Titanic«s Forlis, idet næsten alle Baade kom sikkert paa Vandet, skønt det var en mørk Nat, har vakt berettiget Opmærksomhed.

I den første Tid disse Davider blev fabrikeret, var der kun en enkelt Model, men nu er der flere, blandt de sidste er den dobbeltvirkende, som kan tage en Redningsbaad anbragt paa Indersiden af en anden, løfte den op og svinge den sikkert ud over Skibssiden. Hvor der er flere Baade paa Siden af hinanden, er det nemlig vanskeligt at faa de inderste sikkert paa Vandet, og rette vedkommende maa derfor være opmærksom paa alle Forbedringer paa dette Omraade. Welins Kvadrantdavid er nu efter Selskabets egne Meddelelser anbragt i over 3.000 Skibe. Den store Kæmpedamper »Imperator« skal have alle Davider af denne Model, og man er allerede i Færd med at indsætte disse.

Der var nylig ved en stor Opvisning i England, hvor forskellige Davider og andre Redningsapparater af Welins System blev forevist, kommet Repræsentanter fra alle de største Dampskibsselskaber derovre til Stede. Alle var enige om de store Fordele, disse Davider har, naar der ved Indtrædelsen af en Ulykke bliver Spørgsmaal om hurtigt og sikkert at sætte Baadene ud fra de store Kæmpedampere med fuld Belastning af Passagerer.

(Norg. Hand. og Søft.)

Prisen paa ny Dampskibe. »Fairplay« har fornylig i en grafisk Fremstilling anført Priserforholdene for en 7,500 Tons nybygget Damper i Tidsrummet 1898—1912.

Af denne Tabel fremgaar det, at en Baad af denne Størrelse i 1900 kostede lidt over £ 60,000 mod £ 52,000 i 1912.

Den laveste Pris forekom i 1908, da Kontraktprisen var £ 36,000. Altsaa en Forskel af 40 pCt., hvis man regner nedefter, og næsten 70 pCt. regnet opefter.

Selv i 1905 og 1906, da Bygning af Dampskibe af denne Type blev stærkt forceret i England, som Følge af Krigen mellem Rusland og Japan, kom en 7,500 Tons Baad ikke paa over £ 44,500.

Bladet skriver, at £ 52,000 nu for Tiden kan ikke karakteriseres som nogen særdeles høj Pris i Betragtning af de lovende Udsigter paa Fragtmarkedet. Man skulde saaledes kunne regne med endnu højere Skibspriser.

Isforholdene i de arktiske Have i September 1912. (Meddelt af det meteorologiske Institut.)

Spitsbergen: Midt i August blev Green-Harbour blokeret af Drivis, og i Slutningen af Maanedens laa Drivisen indtil 50 Somil af Land fra Sydkap til Bell-sund.

Islands Kyster var isfri.

Danmark-Strædet. Ved Angmagsalik var isfrit med mange Isfjælde, der laa usædvanlig langt Øst paa til 64,6° N. Br. og 29,5° V. Lgd.

Davis-Strædet var isfrit fra Kap Farvel til Upernivik.

Et mærkeligt Udfald af en Havarisag. Nogle Ladningsejere har — i Følge »Fairplay« — oplevet en fornøjelig Afslutning paa Ordningen af en Havarisag.

En engelsk Damper fik for nogle Aar siden paa Rejse mellem New York og Kina en Del Skade, og i denne Anledning maatte Modtagerne af Ladningen stille et Depositum, der af Dispatchørerne ansattes til 10 pCt. Denne Fordring blev dog senere nedsat til 6 pCt., idet der bemærkedes, at den ikke yderligere kunde nedsættes, da det var uvist, hvilket Erstatningskrav, der vilde blive stillet til Ladningen. Det fastsatte Depositum blev remitteret fra England og omregnet i Tael til en Kurs af 2sh. 4¾ d.

Efter to Aars Forløb er Havariet nu endelig opgjort, og det viser sig, at Skadeserstatning ikke en Gang beløber sig til 1 pCt. Efter at det først var fastslaaet, at samtlige Skadeserstatninger androg mindre end 1 pCt., mente man, at Ladningsejerne vilde være tilbøjelige til at indgive Klage over, at der var forlangt et saa stort

Depositum, og over, at de ikke havde haft noget Udbytte af de deponerede Pengebeløb i hele to Aar.

Det har imidlertid vist sig, at Kursen i disse to Aar er steget fra 2 sh. 4¾ d. til 2 sh. 8 d. pr. Tael, saa at Ladningsejerne er i den lykkelige Situation, at de slet intet skal betale i Erstatning, men derimod faar hele det deponerede Beløb tilbage med paaløbne Renter. Det er iøvrigt ganske kuriøst at lægge Mærke til, at Omkostningerne ved Dispatcheringen androg godt og vel 46 pCt. af samtlige Skadesomkostninger.

Det forenede Dampskibsselskab disponerer i Følge »V. L.« fra 1. Oktober over hele Kvæsthusbroen, idet Damperne til Bornholm og Eksportbaadene til Hull og Newcastle fremtidig skal lægge til ved Havnegade. Kun Eksportbaaden til Leith beholder sin Kajplads ved Kvæsthusbroen.

Konsulatvæsenet. Den 27de September d. A. har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Swansea under Konsulatet i Liverpool, James Henry Burgess Afsked fra nævnte Post.

Kongen har paa Udenrigsministeriets Indstilling under 1. Oktober 1912 afskediget efter Ansøgning og i Naade ulønnet dansk Konsul i Kingston (Jamaica), Simon Soutar.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Havnaabnet i den Dominikanske Republik. Fællesrepræsentationen har fra Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse om, at i Følge Indberetning fra det danske Konsulat i Santo Domingo, den Dominikanske Republik, er Havnen La Romana i Følge en Lov af 27. Juni d. A. blevet aabnet for almindelig Trafik.

De russiske Regler for Dækslast. Firmaet Graham, Ejbøl & Co., St. Petersburg, skriver den 3. ds. til os:

Idet vi henviser til vor Skrivelse af 28. f. M. kan vi meddele, at Ministeren for Handel og Industri i et Svar til Repræsentanter for den russiske »Exchange Committee« har lovet, at Loven om Dækslast ikke skal træde i Kraft i denne Sæson, paa Grund af de mange Kontrakter som er afsluttet for Reglernes Bekendtgørelse.

Om samme Sag skriver Nordisk Skibsrederforening den 3. ds. til os:

Fra vore Agenter i Riga, d'Hrr. P. Bornholdt & Co., har vi i Dag modtaget følgende Telegram:

»Russian law deck load postponed one year.«

Det fremgaar heraf, at de russiske Dækslastbestemmers Ikrafttræden er blevet udsat et Aar.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 8. Oktober. 2 svære Ishjerge, farlige for Sejladsen, i Hunabugten, 62° 20' N. Br., 21° 20' V. Lgd.

**Dampskibsselskabet Thore.** I Foraaret fik nævnte Dampskibsselskab, som det vil erindres, af uprivilegerede Kreditorer et Moratorium til 15de Oktober, hvorfor Spørgsmaalet om Selskabets videre Skæbne nu atter bliver aktuelt.

Det formenes, at Selskabet vil kunne løses fra dets Kontrakt med den islandske Regering om Besørgelsen af Kysttrafikken mod en Subvention paa 60.000 Kr., en Kontrakt, der stedse har bragt Tab. Da der derefter er Mulighed for, at Fortsættelse af Sejladsen paa Island under noget andre Former vil kunne betale sig, anses det for sandsynligt, at Selskabet vil kunne rekonstrueres.

Om dette vil blive Tilfældet, eller om Selskabet skal likvidere, vil der i den nærmeste Fremtid blive truffen Bestemmelse. I sidstnævnte Tilfælde vil det næppe blive muligt for de uprivilegerede Kreditorer at faa Dækning.

(»Berl. Tid.«)

**Skibsfartstrusterne.** Washington, 5. Oktober. Kongressens Udvalg til Undersøgelse af Skibsfarts-trusten har anmodet 100 udenlandske Dampskibslinier om at meddele, om der bestaar nogensomhelst Overenskomst med amerikanske Dampskibs- eller Jernbanelinier. (Ritz. Bur.)

**Sunket Vrag.** Marineministeriet meddeler: Et Vrag ligger sunket 1½ Sm. misv. V. l. N. for Albuen Fyr, en Mastetop rager c. 10 Fod over Vandet. Vraget vil blive afmærket med en Vragvager, som eventuelt vil blive ombyttet med en Lystønde.

**St. Thomas Havn.** I Slutningen af denne Maaned vil de første Arbejder ved St. Thomas Havn blive udbudt i Licitation. Det første, der lages fat paa, er i Følge »Riget« Uddybnings- og Opfyldningsarbejder for at tilvejebringe Arealer, hvorpaa skal opføres Kraner, Pakhuse o. l.

— Saasnat der er truffet en Afgørelse vedrørende Tilbud om Leverancer til Havneanlægget paa St. Thomas, rejser i Følge »København« Ingeniør Hey og hans Assistenten derover. Et Par af Komitémedlemmerne i Det dansk-vestindiske Kompagni agter sig ligeledes til St. Thomas i Vinter.

**So- og Handelsretsdøm.** Kjøbenhavn, den 4. Oktober. Ved So- og Handelsrettens Dom af 4. Oktober 1912 er Assuranceselskabet »Sverigs Angfartygs Assurans Förening« af Göteborg, som Repræsentanter for Göteborg-damperen »Gustaf E. Falck« tilpligtet at betale Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 12.000 Kr. for Bjergning af bemeldte Damper efter dennes Grundstødning den 24. Februar d. A. paa Hesselø NV. Rev. (Ritz. Bur.)

**Suezkanalen.** Montreal, den 2. Oktober. William Gartin, Direktoren for Suezkanalselskabet, har meddelt, at Suezkanalen skal uddybes til 36 Fods Dybde. Arbejdet skal paabegyndes snart. (Ritz. Bur.)

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Norge: Byen Cagliari paa Sardinien er erklæret for kolerasmittet.

Italien: Buschir, Barein og Debai i den persiske Havbugt er erklæret for kolerafri.

**Slukket Lystønde.** Marineministeriet meddeler, at Lystønden »Rødsand S.« er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler, at dets Adresse fra og med Fredag den 11. d. M. er Holmens Kanal Nr. 9.

**Motorskibet »Christian X.«** det tidligere »Fionia«, der blev solgt til Hamburg—Amerika-Linien, er den 6. ds. kommet tilbage til Hamburg fra sin første Meksikorejse, over New York.

## Monitor Dampskibstypen.

Vi har modtaget følgende:

Med den ny Damper »Reime« af Kristiania foretoges der den 18. September en meget vellykket Provetur. »Reime« er den fjerde Damper, som er bygget med bølgeformede Sider efter det Patent, som ejes af »The Monitor Shipping Co., Ltd.«, Newcastle, og det andet Skib af denne Type, der er bygget til Firmaet Fearnley & Eger, Kristiania, af Osborne, Graham & Co., Sunderland.

Skibet er i enhver Henseende som sine tre Forgængere, bærer omtrent 3,320 Tons Dødvaegt er 279 Fod langt, 39 Fod 10½ Tomme bredt i Vandlinien lastet, 42 Fod største Bredder mellem Yderkant af Bølgerne og 20 Fod 7½ Tomme i Lasterne.

Lastet ser den ud som enhver anden Damper, idet Bølgerne paa Siderne er under Vandet. Den er bygget med Bakke, Overbygning midtskibs og Halvdæk, med Lukker for Mandskabet agter, for Officererne midtskibs.

Det mest bemærkelsesværdige ved Skibet er naturligvis de to Bølger, som løber langs hver Side.

Oplønderen af denne Type, Mr. A. H. Haver, paa-stød, at Skibe af denne Type vilde være særlig stærke, mere støtte i Søen, møde mindre Bølgemodstand og som Følge deraf opnaa større Fart og mindre Kulforbrug. Ingen Rystelser, større Lastevne og gennem disse forskellige Egenskaber større Fortjeneste.

Disse Resultater opnaaedes med det første Skib af denne Type »Monitoria« og er yderligere konstateret med de to Monitorer, som fulgte efter.

Den største Fart, som »Reime« opnaaede paa Proveturen, var 9.86 Knob, og Proveturens Resultater harmonerer med dem fra det først byggede Skib.

Monitor Skibene er særlig beregnet paa Trafarten, og de Skibe, som er bygget efter denne Model, har vist, at de kan bære c. 1,260 Stander sammenlignet med de fladsidede Dampere af samme Størrelse, som kun bærer c. 1,100 Stander.

Damperen »Monitoria« har nu i mere end tre Aar transporteret store Dæksladninger uden at miste noget deraf. Dækslasten er c. 22 Fod høj og repræsenterer c. 42 pCt. af hele Lasten.

»Reime« er bygget til Norsk Veritas højeste Klasse, og der er ingen Tvivl om, at den vil vise sig lige saa fordelagtig, som sine tre Forgængere.

Disse Skibes Kulforbrug er c. 10½ Tons pr. Dag imod 12 à 13½ Tons i fladsidede Dampere af samme Størrelse.

I Modstrid med de gængse Teorier, har den større vaade Overflade, som fremkommer af de bølgeformede Sider, faktisk skaffet mindre Bølgemodstand, idet Hemmeligheden maaske er den, at Vandet af de bølgeformede Sider sættes ret agter efter, saa at Skruen faar roligt Vand at arbejde i, og Slippen saaledes reduceres til saa at sige intet.

Blandt Deltagerne i Proveturen var den danske Konsul i Newcastle, Hr. Louis Zöllner, som er Direktor for »The Monitor Shipping Co.» og Opfinderen Mr. Haver.

Efter Proveturen afsejlede »Reime» til Kronstadt med en Ladning Kul.

Saa vidt vides er der bestilt yderligere tre Skibe af Monitor Typen, to til Kristiania og ét til Bergen.

H. P. H.

## Fragtmarkedet.

Efter at vor forrige Beretning for en Uge siden var gaaet i Trykken, fremkaldte de højst usikre og urolige Forhold paa Balkan en stærk og hurtig Stigning i Fragterne fra Sortehavet og Azow, og en Række prompte Baade sluttedes til glimrende Fragter. Saaledes betaltes f. Eks. indtil Fres. 25 for Korn Azow/Marseille, 20/— Rotterdam, 20/6 Emden, Weseren eller Hamburg, Fres 22 Kherson/Venedig, 19/1½ Sulina/Rotterdam, 19/4½ Antwerpen, 22/— Novorossisk/Danmark, option Dellast Oljekager 24/—, Basis én Lossehavn. Dette er jo kolossale Rater, men det maa ikke glemmes, at de Skibe, som nu er i Sortehavet eller gaar derop, let kan faa Ophold og desuden helst maa assurere for Krigsrisiko, for hvilken Præmien er høj, men alligevel er Fragterne meget store. Hvorledes Forholdene paa Balkan vil udvikle sig, er det umuligt at have nogen begrundet Mening om, men Fragtmarkedet, navnlig i Nærheden af det urolige Hjørne, vil dog blive paavirket i større eller mindre Grad af Begivenhedernes Gang. Iøvrigt er der, med Undtagelse af foranævnte, ikke nogetsteds sket væsentlige Forandringer i den forløbne Uge. Østen er ret stille, men Raterne er fuldtud opretholdt, ligeledes i de oversøiske Markeder, af hvilke La Plata viste en lidt bedre Tendens for November og senere. Ogsaa fra U. S. maa Forholdene siges at ligge tilfredsstillende, idet Laster er ret rigelige. Fra Østersøen og Hvidehavet er der endnu en betydelig Del Trælaster til gennemgaaende fine Rater, men Kornlaster er for Øjeblikket meget knappe, idet Tilførslerne fra det Indre er smaa. Der menes dog at ville komme en Del Korn frem igen senere. Kulfragterne ligger temmelig uforandret i alle Retninger, og Begeret efter Tonnage for Kul, saavel fra Østkysten som fra Vestkysten maa siges at være godt. — Blandt de sidste Befragtninger skal vi nævne følgende:

**Østen.** Sukker fra Java til Vancouver 27/6 pr. Oktober—November, Kalkutta/U. K./Antwerpen eller Holland 30/— Dødvægbasis én Havn, 30/9 to Havne, Frankrig 1/3 ekstra, »net terms», 20. Oktober—November, Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) c. 23/— »net terms». Erts Bombay/Antwerpen 26/—, option Dunkerque 27/—, Oktober. —

**Sortehavet.** Korn Azow/Marseille Fres. 22 à 25. Rotterdam 20/—, Antwerpen 20/3, Emden, Weseren eller Hamburg 20/6, alt pr. prompt. Kherson eller Nikolajeff/Sverig 24/— én Havn, 24/6 to Havne, prompt, (4.000). Novorossisk/Danmark Basis 22/— én Havn, option 3.000 Tons Oljekager til 2/— ekstra, prompt, (4.800). Sulina/Rotterdam 19/1½, Antwerpen 19/4½, prompt. —

**Middelhavet.** Bomuldsfrø Aleksandria til Hull 14/6, London 15/—, prompt. Erts Karthagen eller Hornillo Bay/Middlesbro 8/— (3.500), Ergasteria/Antwerpen 12/3 (3.800), Sevilla/Nantes 11/— (1.800), Esparto fra Nordafrika c. 20/— til Skotland, Salt Port Said/Kalkutta 11/— (4.800), prompt. Erts fra Bilbao 6/— Cardiff, 7/1½, Ardrossan, 7/3 Middelshro, 8/— Boulogne. —

**Nordamerika.** Petroleum New York/River Plate Basis 35 Cents pr. December, Kul Norfolk/Santos 30/6, ultimo Oktober, Planker New Mills/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 70/—, med Dæklast 40/—, Ok-

tober, Savannah/U. K. eller Kontinentet 55/— à 60/—, Form 30c, Tømmer fra Golfen 185/— à 192/6 River Plate, Korn Northern Range til én Lossehavn Nordafrika 5/9, to Havne 5/10½ pr. Qr. —

**Sydamerika.** Buenos Aires eller La Plata/U. K. eller Kontinentet 22/6 O. C. † 6 d., 15. November—15. December, San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 28/— à 29/— O. C. † 6 d., Oktober, 24/6 pr. 10. December—10. Januar, Fra Bahia Blanca 24/6 pr. November (6.400).

**Østersøen.** Kortprops Nordfinland/Kulhavn Bristol Kanalen 52/6 à 55/— pr. Favn, Petersborg til Østkyst Kulhavn c. 47/—, Kronstadt/London 45/— D. B. ¼ Boards, Sydfinland/London 42/6 à 45/— D. B. B., Jacobstad/Grimsby 52/— D. B. B. (750), Pulpwood fra Petersborg c. 36/— til Østnorge, Fres. 48—50 Terneuzen, c. Mk. 37—38 Rotterdam, Korn fra Petersborg 2/1½ Hvedebasis Rotterdam, 2/3 London, Korn fra Riga, Libau eller Windau 1/6 Havrebasis Rotterdam, 1/6¾ Emden, 1/7½ à 1/9 Antwerpen, Sukker fra Danzig/London c. 10/— pr. Ton. —

**Kulfragterne.** Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 11/— Koks Kronstadt (1.200 Tons), Kul 7/6 Kronstadt, 8/— Libau (1.350), 7/— Stockholm (4.500), 6/9 Lübeck (1.500), 9/9 à 10/9 Lissabon (3.800 resp. 2.300), 11/3 Algier (3.300), 12/9 à 13/— Genua, 13/— Aleksandria, 24/6 River Plate, Fra Firth of Forth 8/6 Pargas, 8/— à 8/3 Kronstadt, 7/6 Riga (2.000), 8/— Randers (1.200), 13/3 Genua (3.000). — Fra Cardiff eller Newport 10/— à 11/— Kronstadt eller Petersborg (garanteret prompt Losning), Fres. 8½ à 9 St. Nazaire, 13½ Algier, 14½ Oran, 16¼ Tunis, 14½ à 15 Marseille, 12/9 Genua eller Savona, 14/— Palermo (2.000), 12/6 à 12/9 Port Said, 11/7½ à 11/9 Las Palmas eller Madeira, 24/— Rio Janeiro, 23/6 Buenos Aires, 24/9 à 25/— Rosario. —

Skrevet den 8. Oktober 1912.

## Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet for Trælaster mattere end i sidste Uge, samtidig med, at Rederne er betænkelige ved at slutte Sejlere fra Norrbotten. Sydbotten og Finskebugten samt Rusland har dog Laster nok for Behovet med Reduktion i Fragtrater lig med den stigende Assurancepræmie; Petersborg har fremdeles Brug for flere Skibe for Oliekager medens Riga har flere Trælaster. Tyskland har vedvarende flere Kornlaster til England eller Kontinentet, men er vanskelig at komme til Forretning med, Danmark har ligeledes enkelte Kornlaster til England til uforandrede Rater. Syd- og Vestsverig samt Østnorge ligger uforandret med adskillige Træ- og Træmasselaster, men i flere Tilfælde til daarlige Havne, som ikke har Interesse.

Udsigterne er saaledes noget daarligere paa Grund af den fremskredne Aarstid, men den fragtlige Tonnage er samtidig kun lille, idet Flaaden er godt fordelt.

Returfragter Vest fra er uforandret saavel for Kul som Claylaster til 10 à 11 £ pr. Keel Kul til Danmark, Østnorge og Tyskland, Claylaster til Østersøen 11 à 13/ pr. Tons, Østnorge 10 à 11/—, men Tornen i Cornwall noget lang.

Angaaende de mindre Skibe har Raterne fra Nordtyskland i det store og Hele været uforandret; det synes dog, som om Kornlasterne for enkelte Pladers Vedkommende ligesom begynder at tynde lidt ud. Saaledes er det næsten umuligt i Øjeblikket at placere Skibe under 80 Tons Rug fra Stralsund og Greifswald, Fra disse Pladser er ellers betalt gode Fragter nemlig fra Stralsund 5½ M. og fra Greifswald 6 M. for Rug. Ogsaa de slesvigske Pladser har i den senere Tid haft en Del Havrelaster til 5 à 6 M. Hamburg er for Tiden meget fast og har sluttet til omkring 8 M. til danske Havne, Sverig er særlig for de sydlige Pladers Vedkommende samt fra Lysekil ret livlig og har tilstrækkelig Udbud af Stenlaster til de fleste tyske Havne. Ogsaa Norge noterer gode Rater for Feld-

spath, saaledes 5 $\frac{3}{4}$  à 6 M. til Stettin og 6 à 7 M. til Hamburg. Af Blokslenladninger er der derimod ikke saa mange i Markedet. Danmark har fra Provinserne jævnlig nogle Byglaster nærmest til Kjøbenhavn, ligesom ogsaa Sukkertrafikken saa smaat er begyndt. Saaledes søges fra Bandholm til Kjøbenhavn flere Skibe til 23 Øre. Kjøbenhavn, hvortil der i de sidste Dage er ankommet en Mængde Skibe særlig med Havre, sluttede for Hvede til Aarhus 15 og 14 Øre. Göteborg 15 Øre, Havre til Helsingborg 11 Øre og Soyakager til Assens 3 $\frac{1}{2}$  Kr. Udsigterne for denne Uge derfra er ikke saa gode paa Grund af Mangel paa disponible Varer.

### Havarier og Forlis.

Elisabeth, Galease af Sønderborg, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Rodby til Nysted med en Ladning Mursten og Ror paa Grund paa Rødsand, Svitzers assisterer.

Glimt, Galease af Bovallstrand, strandede den 3. ds. paa Søndre Ronner ved Læsø. Kaptajnen kom i Land i Redningsbaaden. En Matros, som forsøgte at naa Land i en Pram, omkom. Skibet er løbet fuld af Vand.

Annine, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Bureå lidt en Del Skade ved at blive tornet af Dpsk. »Rudolph« af Stettin. Denne blev imidlertid tornet af Dpsk. »Nordamerika« af Kjøbenhavn og presset ind paa »Annine«, som derved fik en stor Lækage og drev ind paa Land. Skibet maa reparere.



### Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

I et Aktieselskabs Love er bl. a. anført:

»Til Legitimation paa Generalforsamlingen maa Aktiebrevene forevises.«

Det bemærkes, at Transport af Aktier straks skal meddeles Forretningsforen og af ham tilføres Aktieprotokollen, som skal medbringes ved Generalforsamlingen. Aktiebrevene er udstedt paa Navn.

Der spørges:

Sp. 1. Kan Forretningsforen forlange, at Aktiebrevene skal forevises af personlig bekendte og paa Generalforsamlingen nærværende Aktieejere?

Sp. 2. Kan Forretningsforen fratage saadanne Aktieejere Stemmeretten ved Generalforsamlingen; naar Aktiebrevene ikke forevises?

Sp. 3. Findes der noget Pengeinstitut i Danmark, der giver Laan i Damp- eller Sejlskibe mod Pant i Skibets Bilbrev?

J.

Sv. ad 1 og 2. Noget bestemt Svar ser vi os ikke i Stand til at give paa disse to Spørgsmaal, da det er os ukendt, hvilken Kutyne, der muligvis har udviklet sig med Hensyn til »kendte Folk«, dog forekommer det os utvivlsomt, at Aktieselskabets Bestyrelse eller dets Forretningsforen maa være berettiget til at fordr Lovens Bestemmelse overholdt, og altsaa kan forlange sig Aktiebrevene forevist for at tilstede Adgang og Stemmeret ved Generalforsamlingen.

Sv. ad 3. Saavidt vi har kunnet bringe i Erfaring, findes der ikke noget dansk Pengeinstitut, der særlig tager Sigte paa at give Laan i Damp- eller Sejlskibe, mod Pant i disse. Derimod repræsenterer Vilhelm A. Bang og Skibshypotekbanken her i Kjøbenhavn udenlandske Pengeinstituter, som giver Prioritetslaan i Skibe, dog nærmest i Dampskibe og store Staalsejlskibe eller Skibe med Hjalpemotor.

# BRASSO

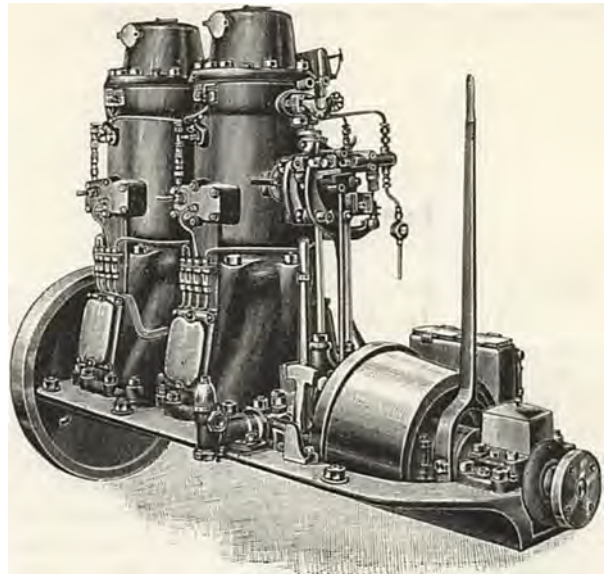
## Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

**Engelsk.** **C. H. Funch,**  
British Vice-Consul.  
Kongelig edsvoren Translater og Tolk,  
Toldbodvej 28., 1. Sal.  
træffes 10-1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO. (Breit & Dahl).**

Reventlowgade 28.

København.

Telefon 2688.

## De forenede Bryggeriers

# ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa  $\frac{1}{2}$  Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

### Skibsefterretninger Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 7/10. — Alexandra, Nielsen, ank. Malaga 8/10. — Algarve, Borries, afg. Cadiz 7/10. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Petersborg 8/10. — Anglo Dame, Tommesen, afg. herfra 8/10. — Antwerpen, Madsen, ank. Lefandilis 8/10. — Arkansas, Petersen, ank. Savannah 8/10. — Arno, Fischer, afg. Skellefteå 9/10. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 1/10. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. herfra 7/10. — Beira, Lange, ank. Petersborg 5/10. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 5/10. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 9/10.

Christiana IX, Holm, ank. London 7/10. — Dagmar, Bogvad, ank. Livorno 5/10. — Esbjerg, Sørensen, afg. herfra 8/10. — Florida, Andersen, ank. Korsør 9/10. — Garonne, Kromann, ank. Frederikshavn 7/10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 1/10. — Høgest, Munk, afg. herfra 8/10. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 7/10. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Sagres 4/10. — Jolantha, Kyllensch, pass. Holtenau 8/10. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 8/10. — Kentucky, Andresen, afg. Philadelphia 27/9. — Kiev, Salomonsen, pass. Holtenau 5/10. — Loire, Caignou, pass. Brunsbüttel 4/10. — Louise, Larsen, ank. Pillau 6/10. — Louise, Larsen, ank. Pillau 6/10. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 8/10. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 26/9. — Minsk, Harder, afg. herfra 7/10. — Moskov, Jon Jousen, ank. Antwerpen 7/10. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Holtenau 7/10. — Nordjylland, Søberg, afg.

(Fortsættes Side 563.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyra Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2390. Redningsstation oprettet. Maano, Nordseen.** Paa Maano er oprettet en Redningsstation med Baad. Maano Kirke: 55° 16' 1/2" N. Br. 8° 32' 1/4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 180 og 245. Danske-Løds. Side 30 og 92.)

**2391. Lystønden »Thyborøn-Kanal Nr. 3« udlagt paa Station. Nordseen.** Den hvide Lystønde »Thyborøn-Kanal Nr. 3«, der viser rodt Et-Lyn hver 5 Sek., er atter udlagt paa Station. 56° 40' (50") N. Br. 8° 16' (55") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2377. Kjøbenhavn 1911.)

**2392. Drivende Sømærke. Anholt-Knob M. Kattgat.** Føreren af Damperen »J. N. Madvig« rapporterer, at han den 5te Oktober d. A. observerede en drivende Vager eller Boje (løde) og hvide Baand, ingen Stage eller Topbetegnelse). 4 Sm NV. t. N. 1/2 N. fra »Anholt-Knob« Fyrskib, der ligger paa 56° 45' (58") N. Br. 11° 51' (51") Ø. Lgd.

**2393. Lys- og Klokketønde atter tændt. »Lille-Grund N.«, Fyen N.-Kyst. Kattgat.** Lys- og Klokketønden »Lille-Grund N.« er atter tændt. 55° 39' (40") N. Br. 10° 37' (50") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2330. Kjøbenhavn 1912.)

**2394. Lys- og Flojetønde flyttet. »Halskov-Rev«, Store-Bælt.** Lys- og Flojetønden »Halskov-Rev« er flyttet c. 400 m SV. i og ligger nu i 20 m Vand paa 55° 20' 16" N. Br. 11° 02' 51" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 163, 220, 221 og 251. Danske Løds, Side 335. Fyr-Port. Nr. 256. Søm.-Fort., Side 27.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1950. Kjøbenhavn 1912.)

**2395. Vrag afmærket. Albuena V. Store-Bælt.** Et Vrag ligger sunket 1 1/2 Sm V. fra Albuena Fyr, en Mastetop rager c. 3 m over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragvanger, som eventuelt senere vil blive omhyttet med en Lystønde. Albuena Fyr: 54° 50' 12" N. Br. 10° 57' 57" Ø. Lgd.

**2396. Dybde attaget. Nysted, Lolland S. Østersøen.** Paa nogle Puller i Nysted Havn og i Renden til Havn samt paa en Revle tæt Ø. for Begyndelsen af Renden er der kun 4 m Vand. Nysted Havn: 54° 0' N. Br. 11° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 235 og 240. Danske Løds, Side 427. Havne-Løds. Side 106.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 134. Kjøbenhavn 1911.)

**2397. Lystønde midlertidig slukket. »Rødsand S.«, Østersøen.** Lystønden »Rødsand S.« er slukket. Den vil snarest blive tændt igen. 54° 32' (48") N. Br. 11° 56' (23") Ø. Lgd.

**2398. Dybde over Vrag. Tejn. Bornholm NØ-Kyst. Østersøen.** Over Resterne af Vraget af Damperen »Blackhead«, c. 450 m Ø. fra Tejn Havnemunding, er mindste Dybde nu 3 m. Tejn Havn Bagfyrt: 55° 14' (51") N. Br. 14° 50' (36") Ø. Lgd. (Kort Nr. 231. Danske Løds, Side 456. Havne-Løds, Side 136.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1721. Kjøbenhavn 1912.)

**2399. Fyr tændt. Hafnarnes. Fæskrudsfjorden. Island Ø-Kyst.** Hafnarnes hvide Fyr med Fornørkøler er tændt. 64° 51' (50") N. Br. 13° 45' (32") V. Lgd. (Kort Nr. 192, 214 og 239. Islandske Løds, Side 158. Fyr-Port. Nr. 608 B.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2200. Kjøbenhavn 1912.)

Lystønde G 5 i Ostfriesische Gatje flyttet c. 220 m SV. i og ligger nu i 10 m Vand paa 53° 19' 28" N. Br. 7° 02' 02" Ø. Lgd.

**2421. Afmærkning forandret. Friesche Zeegat og Ems. Holland.** I Forvandet ved Oostmahorn er Stumpstønde Nr. 19 omhyttet med Stumpstønde Nr. 4 med Kryds, og Stumpstønde Nr. 20 er inddraget. Folgende Tønder er udlagt: Rod og sort vandret stribet Tønde Nr. 16 i 2 m Vand paa 53° 22' 54" N. Br. 6° 10' 29" Ø. Lgd. (Schulpung strækker sig ud hertil). Spidstønde Nr. 15 i 2 m Vand paa 53° 23' 14" N. Br. 6° 10' 42" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 19 i 2 m Vand paa 53° 23' 03" N. Br. 6° 10' 49" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 21 har nu Nr. 20, rod og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 15 med Diamant har nu Nr. 17 og Spidstønde Nr. 16 med Ballon har Nr. 18.

I Spruit og Z0. Lauwers er Stumpstønde Nr. 1 og Spidstønde Nr. 1 inddraget. Spidstønde Nr. 1 er udlagt paa 53° 28' 50" N. Br. 6° 24' 02" Ø. Lgd. Stumpstønderne fra Nr. 2 til Nr. 6 har nu fra Nr. 1 til Nr. 5.

**2422. Vrag uskadeliggjort. Slaak. Zeegat van Brouwershaven.** Masten af Vraget, der ligger 200 m N. fra Spidstønde Nr. 2 i Slaak, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er nu 5 m. 51° 39" N. Br. 4° 08' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1858. Kjøbenhavn 1912.)

**2423. »Snow« Fyrskib atter udlagt. Donkerque. Frankrig.** »Snow« Fyrskib er atter udlagt og den midlertidige Lys- og Klokketønde er inddraget. 51° 03' 32" N. Br. 2° 12' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2883. Kjøbenhavn 1911.)

**2424. »Cross Sand« Fyrskibs Beliggenhed. England.** »Cross Sand« Fyrskib ligger 2 1/2 Kbl N. 37° Ø. fra det Sted, hvor det er vist i engelske Kort og 6 1/2 Sm N. 76° Ø. fra St. Nicholas Kirke i Yarmouth. 52° 38' 20" N. Br. 1° 54' 40" Ø. Lgd. ifølge engelsk Kort Nr. 1543.

**2425. Grund. Smiths Knoll SV.** Under Opmaalingsarbejdet er der fundet en ny Grund. Hearty Knoll, som ligger SV. for Smiths Knoll Grund. Den har 8 m Vand og er c. 6 1/2 Sm lang i NV. t. N.—SØ. t. S.; den er c. 1 Sm bred. Mindste Dybde 8 m, ligger paa 52° 45' N. Br. 2° 08' Ø. Lgd. c. 3 1/2 Sm 53° Ø. fra S. Winterton Ridge Lystønde. (Kort Nr. 180.)

**2426. Grunde. The Middle S. River Humber. S. for The Middle er der fundet følgende Dybder:** 8 m Vand 2. Sm N. 7 m Vand 2. Sm N. 5° Ø. 8 m Vand 2. Sm N. 5° Ø. 7 m Vand 2. Sm N. 24° Ø. fra (Cochetorpes Outfall Banke, der ligger paa en. 53° 33' N. Br. 0° 00' 1/4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

**2427. Vandstandssignal forandret og flyttet. Whitby.** Naar Whithy Havn sikkert kan aulobes, og naar det mindst er 3 m Vand paa Barren, vises en Ballon fra en Slang ved Fyret paa V.-Pieren i Stedet for det røde Flag paa Vest Cliff. Fyret: 54° 29' 1/2" N. Br. 0° 36' 1/4" V. Lgd.

**2428. Vrag uskadeligt. Hull Road. River Humber.** Vraget af Damperen »Bayardo«, 5 1/2 Kbl S. 22° Ø. fra Hydraulic Tower, Alexandra Dock, er ikke længer farligt. 53° 44' N. Br. 0° 17' 1/4" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 288. Kjøbenhavn 1912.)

#### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**2429. Klokketønde omhyttet med Lystønde. Bassin de Marée. Havra. Frankrig.** Den hvide Klokketønde, som laa 2450 m S. 78° Ø. fra Lystønden ved Arbejdspladsen ved Bassin de Marée, er omhyttet med en hvid Lystønde, der viser rodt, fast Lys. 49° 27' 56" N. Br. 0° 08' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 449. Kjøbenhavn 1911.)

**2430. Taagesignal-Station oprettes. Cap de la Hague.** Fra den 15de Oktober 1912 gives Taagesignal fra Cap de la Hague Fyr. To-Stod hver 1 Minut. 49° 43' 22" N. Br. 1° 57' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1029. Kjøbenhavn 1911.)

**2431. Havnesignal. Portsmouth. England.** Havnesignalet ved Portsmouth er spærret for Trafik, naar der er hejst et rodt, firkaftet Flag med en smal hvid Diagonal paa Søenfor-Taarnet, Fort Blockhouse og Horse Fort. Fort Blockhouse: 50° 47' 1/2" N. Br. 1° 06' 1/2" V. Lgd.

#### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**2432. Fyr normalt. Los Mesos. Ria de Arosa. Spanien NV-Kyst.** Los Mesos Fyr brændes atter normalt. 42° 30' 48" N. Br. 8° 55' 42" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2065. Kjøbenhavn 1912.)

**2433. Sømærker inddraget. Ria de Huelva. Spanien SV-Kyst.** Da Ria de Huelva er uddybet, er Sømærket ved Grunden Ballona inddraget, da det er umulvendigt. Ballona Grund: 37° 12' N. Br. 6° 57' 1/2" V. Lgd.

**2434. Skær. White Rock. St. John's Harbour. Newfoundland Ø-Kyst.** 1) Et Skær med 7 1/2 m Vand er fundet N. for Ledelinien til St. Johns Harbour, 2 1/2 Kbl S. 10° V. fra Flagstangen



## I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

## B.

**2400. Admærkning.** Lods, Finland. Farvandet fra Søen til Røyttå Lods-Station (Torshøj) er afmærket. Lods kan findes. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049. Kjøbenhavn 1912.)

**2401. Tønde fyrtet.** Staberhuk. Fønern. Tyskland. Den hvide Spirtønde Staberhuk S. med S-lige Topbetegnelse ved Sø-Kantons af Staberhuk Rev er fyrtet og ligger nu saaledes, at man ikke faar under 10 m. Vand, naar man er Ø. for Linien mellem denne Tønde og Tønden Staberhuk Ø. Staberhuk S. ligger nu paa 54° 23' N. Br. 11° 19' Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 235 og 243. Danske Lods, Side 423.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1969. Kjøbenhavn 1912.)

**2402. Tønde udlagt.** Borreshoved. Flensborg Fjord. Ved Stenrevet mellem Store- og Lille-Borreshoved er i 6½ m Vand udlagt en rød Stumpønde med Ballon. Tønden afmærker tillige Vraget af Galeasen »Wittelm«, som ligger paa Revet i Nørhøden af den saakaldte Braunstein. 54° 50' 27" N. Br. 9° 46' 02" Ø. Lgd. (danske kort; naar der lægges 6 Sek. til Br., svarer Positionen til tyske kort). (Kort Nr. 117, 157, 160, 243 og 253.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**2403. Uddybningsarbejder.** Svelvikstrømmen. Kristiansfjord. Norge. I Svelvikstrømmen foretages Uddybningsarbejder. Midderrumskivnen skal passeres paa den Side, hvor den viser en sort Ballon eller en hvid Lanterne. Fartøjer med større Dybgangende end 4,2 m maatte ikke passere Midderrumskivnen, før denne er halet væk fra Lobet. Saadanne Fartøjer skal vise Flag fra Toppen samt give 3 lange Stød med Dampfløjen, naar de nærmer sig Svelvikstrømmen, og gentage Signalet, naar de løber ind i denne. Kun eet Fartøj ad gangen maatte passere Midderrumskivnen, som skul passeres med søn Langsom Fart, som Strømriholderne tillader det. I usigrlart Vejr ringer Midderrumskivnen med Klokke. Om Anden er den halet til Side og fører de reglementerede Ankerledet. Svelvikstrømmen: 59° 36½' N. Br. 10° 25½' Ø. Lgd.

**2404. Grundte.** Jomfrulandsrenden. Kragere. Ved Opmaaling af Jomfrulandsrenden fandtes følgende Dybder: 1) 6 m Vand e. 530 m V. ½ Ø. fra Midfjordskjer Varte. 2) 6 m Vand e. 450 m NØ. ½ Ø. fra samme Varte. 3) 7 m Vand e. 500 m SV. ¼ V. fra samme Varte. 4) 6 m Vand e. 650 m V. ¼ S. fra samme Varte, der ligger paa 58° 52' 34" N. Br. 9° 35' 48" Ø. Lgd.

**2405. Grundte.** Berofjorden og Lovisenbergsundet. Kragere. I Berofjorden er fundet: 1) 7 m Vand e. 630 m V. ¾ S. fra Skarholmen S.-Punkt og 170 m fra Valkegrundet. 2) 5 m Vand e. 220 m SSV. fra Pynken ved Halsen og 460 m Ø. ¼ N. fra Drengskantøen. 3) 7 m Vand 89. l. Ø. for Lavisenbergsundet (Indløbet til Hellefjorden) og e. 140 m S. ¼ Ø. fra S.-Pynken af Landet paa Ø.-Siden af Sundet (Sæterangen). 4) Om trent midt i Lovisenbergsundet, V. for Skarret, er fundet en lille Bæe med 6 m Vand. Den ligger omtrent midt mellem den hvide Stage og Landet paa V.-Siden. Paa begge Sider af Bæen er Dybden 9 m. Drengskantøen: 58° 53' 35" N. Br. 9° 26' 20" Ø. Lgd.

**2406. Bæe bortsprængt.** Kristianssand S. 7 m Bæen, som fandtes e. 50 m N. 75° V. fra 9,2 m Bæen V. for Oddeøen, er bortsprængt. Mindste Dybde ved Sprængtids Lavvande er 10 m. 9,2 m Bæen: 58° 07' N. Br. 8° 00' Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1057. Kjøbenhavn 1912.)

## III. Nordsøen, Northavet og Hvide Hav.

**2407. Fyr forandret.** Kap Abraham. Mesen Bagt. Hvide Hav. Rusland. Det midterlige, hvide, faste Fyr paa Kap Abraham er forandret til et hvidt Lyufyr, der viser Et-Lyn hver 4,2 Sek. e. 66° 25' N. Br. 43° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2313. Kjøbenhavn 1910.)

**2408. Tænding af Fyr.** Norge. 1) Søruksøen Fyrlampe er tændt. Den viser Et-Lyn hver 3 Sek. Lyset er grønt fra S. 28° Ø. til S. 4° Ø., fri V. om Fiskholmøen; hvidt derfra gennem S. til S. 2° V., fri Ø. om Saløfjeld; rødt derfra til S. 71° V., fri N. om Krakkfjeld; hvidt derfra til S. 75° V., fri S. om Svanderrunden; grønt derfra til N. 55° V., fri N. om Maesekjær og fri S. om Økseskallen; rødt derfra til N. 4° V., fri Ø. om Nora; hvidt derfra til N. 2° Ø., fri V. om Oddekjæret; grønt derfra til N. 28° Ø. Flammens Højde: 24 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 56' 50" N. Br. 4° 46' 05" Ø. Lgd.

Den 15de Oktober 1912 tændes følgende Fyr:

2) Maesund Fyrlampe paa S.-Pynken af Maasa. Fyret er et Fyr med En-Formørkelse. Lyset er hvidt fra N. 83° Ø. til S. 89° V., fri N. om Troldfjorden; rødt derfra til N. 78° V., fri N. om Havgavlen; hvidt derfra til N. 69° V., fri S. om Hjelmsø; grønt derfra til N. 67° V., Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 59' 45" N. Br. 25° 26' 20" Ø. Lgd.

3) Tasekyøns Fyrlampe er et Fyr med En-Formørkelse. Lyset er grønt fra N. 27° V. til N. 11° V., fri Ø. om Hagesteinøerne og Sakaringsunden; hvidt derfra til N. 1° V., fri V. om St. Hagestein og Skierovhønen; rødt derfra til N. 69° Ø., midt i Sundet mellem Høke og Høkskjær; grønt derfra til S. 28° Ø., fri V. om Næset ved Ørfjeld; hvidt derfra til S. 9° Ø., fri Ø. om Maunes. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 00' 00" N. Br. 21° 24' 10" Ø. Lgd.

4) Høstønd Fyrlampe paa Buskjæret, Skarvørløden. Fyret er et Fyr med En-Formørkelse. Lyset er grønt fra S. 44° Ø. til S., midt mellem Bruseøen og Kløftingrunden; rødt derfra til N. 70° V., fri N. om Krivskjær; hvidt derfra til N. 61° V., fri S. om Jannesholm-grunden; grønt derfra til N. 22° Ø., fri Ø. om Eriksholmen; hvidt derfra til N. 30° Ø., fri V. om Holmhøkken; rødt derfra til N. 38° Ø. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—30de April. 66° 00' 20" N. Br. 12° 16' 20" Ø. Lgd.

**2409. Grund rapporteret.** Tyfjord. Tanafjord. Finnmarken. I Nørhøden af den almindelige henlygte Ankerplads i Tyfjord, Tanafjord V.-Side, skal ligger en Grund med 2,5 m Vand. Grundten ligger paa N.-Siden af Fjorden, e. 65 m fra Land. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Tyfjord: 70° 52' N. Br. 28° 28' Ø. Lgd.

**2410. Grund rapporteret.** Brikvær. Bøde V. Paa SØ.-Siden af Brikvær, mellem Straumbolmen og SV.-stre Tøsholmen, skal ligger en nedop overflødt Bæe. Stedet vil blive nærmere undersøgt. e. 67° 16' N. Br. 14° 00' Ø. Lgd.

**2411. Grund undersøgt.** Bjørn S. Flatanger. Namsos. Ved Undersøgelse af Grundten NV. i V. for Juleengen er der fundet en 4 m Bæe e. 200 m NV. ¾ N. og to 3 m Bæer henholdsvis e. 100 m N. ¼ V. ¼ V. og 130 m NV. ¼ V. fra Juleengen, der ligger paa 64° 39' N. Br. 10° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 102. Kjøbenhavn 1912.)

**2412. Grund fundet.** Villa. Flatanger. Namsos. Ved N.-Siden af det N.-lige Indløb til Villa Haven er fundet en 2,5 m Bæe, e. 250 m V. ¼ S. fra Egrens Varte, der ligger paa e. 64° 32' N. Br. 10° 43' Ø. Lgd. (iflg. norsk Kort Nr. 46).

**2413. Løb forandret.** Stenkjær. Troldhømsfjorden. Indløbet til Stenkjær Haven gaar nu N. om Stenkjær Fyr, der ligger paa 64° 00' 36" N. Br. 11° 29' 20" Ø. Lgd.

**2414. Grund undersøgt.** Ulfstervik. Sønderø. Ved Undersøgelsen af Farvandet ved Ulfstervik paa V.-Siden af Haveløe er fundet: 1) En 3,7 m Bæe e. 120 m Ø. ¼ S. fra Ø.-Pynken Sneitungen og 380 m NV. fra SØ.-ligste Lyngnesknaka. 2) En 0,2 m Bæe e. 320 m N. ¼ V. ¾ V. fra Sønderøens (Sønderøens) N.-Punkt. 3) 5 m (3 Fv.) Bæen, der ligger omtrent midt i Bugten, fandtes at ligger e. 100 m Ø. ¼ N. fra den i Korlet viste Plads, den har kun 4,2 m Vand. 4) Paa 2,5 m Bæen mellem Sneitungen og Ønæs er der kun 2,5 m Vand.

En 0,2 m Bæe, e. 160 m SØ. ¼ Ø. fra SØ.-ligste Lyngnesknaka, vil først blive undersøgt senere.

Sønderøens N.-Punkt: 62° 20' N. Br. 5° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2764. Kjøbenhavn 1911.)

**2415. Grund rapporteret.** Hjeltefjorden. Bergen NV. En Dampner rapporterer at have stød paa en ikke kortlagt Grund V. for Haugen i Hjeltefjorden. Grundten skal ligger mellem Lau og Bolholmen. Stedet vil blive nærmere undersøgt, 60° 26½' N. Br. 5° 04' Ø. Lgd.

**2416. Grund rapporteret.** Løksund. Hørdanger. I den N.-lige Del af Løksund, Tyansøen Ø., findes et Rev lidt N. for Vesle Torra Fyr. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Fyret: 60° 03' 10" N. Br. 5° 42' 45" Ø. Lgd.

**2417. Mindre Dybde.** Amrum. Tyskland. 1) I Norderaue findes følgende Udthore med S. fra Marschnack tæt ved Ledlinien »Amrum Hoveddyt overet med Steenholde Fyr«: 5,3 m paa 54° 39' 13" N. Br. 8° 28' 45" Ø. Lgd. og 4,2 m paa 54° 39' 45" N. Br. 8° 31' 46" Ø. Lgd. 2) Barren ved Amrumholmen har kun 1,2 m Vand. 3) I Amrummet ligger en Grund med 3,2 m Vand paa 54° 39' 43" N. Br. 8° 25' 32" Ø. Lgd.

**2418. »Aussensieder« Fyrskib atter udlagt.** »Aussensieder« Fyrskib er atter udlagt. 54° 16' N. Br. 8° 18' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1973. Kjøbenhavn 1912.)

**2419. Væg forsvundet.** Altes Schmaltef. Paa Stedet hvor Everten »Altria« sank e. 200 m Ø. fra Tønde 1 i Schmaltef er mindste Dybde 7 m. Admærkningen er inddrægt. Tønde: 54° 27½' N. Br. 8° 22½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2159. Kjøbenhavn 1912.)

**2420. Lystønde fyrtet.** Ostfriesische Gatte. Ems. Paa Grund af Farvandsforandringer er

paa Signalhojen og N. 29° V. fra Fort Amherst Fyr. 47° 34' N. Br. 52° 40' V. Lgd. Skæret ligger i 9. m Vand, men Dybden tiltager hurtigt til 16 m undtagen paa N-Siden, hvor en Ryg med 10 m Vand forlinder Skæret med White Rock.

2) White Rock, der har 1. s. m Vand, ligger paa Yderkanten af Landgrunden, 1. Khl S. 9° V. fra Flugsengen paa Signalhojen og N. 82° V. fra S.-Enden af North Head.

**2435. Løb gravet og afmærket. St. Thomas Channel. River St. Lawrence. Canada.** Et 150 m bredt og 9. m dybt Løb er gravet i River St. Lawrence ud for St. Thomas Bank, og Løbet fra Empress Shoal til Crane Island er afmærket med 11 Lystønder, som viser hvidt Lys med Formarkelser. 1) Sort Lystønde 71 B. 47° 02' 02" N. Br. 70° 33' 41" V. Lgd. 2) Rød Lystønde 72 B. 47° 01' 57" N. Br. 70° 34' 07" V. Lgd. 3) Sort Lystønde 73 B. 47° 01' 41" N. Br. 70° 34' 31" V. Lgd. Denne Tønde havde tidligere Nr. 77 B. og er flyttet 1/2 Sm nedad Strømmen. 4) Sort Lystønde 73 1/2 B. 47° 01' 07" N. Br. 70° 35' 42" V. Lgd. 5) Rød Lystønde 74 B. lige over for Nr. 73 1/2 B. 47° 01' 16" N. Br. 70° 35' 50" V. Lgd. Denne Tønde havde tidligere Nr. 78 1/2 B og er flyttet 1/2 Sm N. i. 6) Sort Lystønde 75 B. 47° 00' 52" N. Br. 70° 36' 20" V. Lgd. 7) Rød Lystønde 76 B. lige over for Nr. 75 B. 47° 01' 00" N. Br. 70° 36' 26" V. Lgd. 8) Sort Lystønde 77 B. 47° 00' 35" N. Br. 70° 37' 00" V. Lgd. 9) Rød Lystønde 78 1/2 B. lige over for Nr. 77 B. 47° 00' 44" N. Br. 70° 37' 04" V. Lgd. 10) Rød Lystønde 78 1/2 B. 47° 00' 11" N. Br. 70° 37' 49" V. Lgd. Denne Tønde ligger ved Ø-Enden af Empress Shoal. 11) Rød Lystønde 84 B. 46° 59' 03" N. Br. 70° 39' 37" V. Lgd. Denne Tønde er flyttet opad Strømmen og ligger nu ved V.-Enden af Empress Shoal. Sort Lystønde 75 B. c. 1/2 Sm S. fra Crane Island Fyr er inddraget. 47° 02' 09" N. Br. 70° 32' 50" V. Lgd.

**2436. Tønder udlagt. West Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Ud for Ragged Island er udlagt følgende Tønder: 1) Inner Breaker Spirtonde 2 i 9. m Vand ud for S.-Enden af Øen. S. 48° V. fra Briggs Rock højre Kant og N. 52° V. fra Matineus Rock Fyr. 2) Southwest Ledges Spidstønde 4 i 25 m Vand ud for S.-Siden af Øen. S. 35° V. fra Ragged Island vestre Kant og N. 49° V. fra Matineus Rock Fyr. 3) Ragged Island Harbor Ledges Spidstønde 6 i 8 m Vand ud for V.-Siden af Øen. S. 52 1/2° V. fra Ten Pound Island højre Kant og N. 5° V. fra Ragged Island højre Kant. Ragged Island: c. 49° 50' N. Br. 68° 53 1/2' V. Lgd. **2437. Vrag borttaget. Nantucket Sound. Massachusetts.** Vraget af Skonnerten "Louis V. Chaples", c. 1 1/2 Sm S. 82° V. fra "Handkerchief" Fyrskib Nr. 4, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Fyrskibet: 41° 29' 14" N. Br. 70° 04' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2782. Kjøbenhavn 1911.)

**2438. Vrag borttaget. Great Round Shoal. Nantucket Sound. Massachusetts.** Vraget af Skonnerten, som har 2 Sm N. 31° Ø. fra Great Round Shoal Tønde, er inddraget. Great Round Shoal: c. 41° 25' N. Br. 69° 50' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2296. Kjøbenhavn 1912.)

**2439. »Cross Rip« Fyrskib midlertidig ombyttet. Nantucket Sound. Massachusetts.** »Cross Rip« Fyrskib Nr. 5 er midlertidig ombyttet med Reservofyrskib Nr. 6, der viser samme Fyr, men giver Tagesignal med Klokke. 41° 26' 43" N. Br. 70° 17' 29" V. Lgd.

**2440. Tønde udlægges. Nebraska Shoal. Block Island Sound. Rhode Island.** Om trent den 10de Oktober 1912 udlægges Spidstønde 2 N. S. i c. 6. s. m Vand. S. 80 3/4° V. fra Point Judith Fyr og N. fra Block Island N-lige Fyr, der ligger paa 41° 13' 40" N. Br. 71° 34' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2078 og 2299. Kjøbenhavn 1912.)

**2441. Fyr forandres. Tarrytown. Hudson River. New York.** Om trent den 1ste November 1912 forandres Tarrytown Fyr til et vise hvidt Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0. Sek., Morke 1. s. Sek. 41° 05' 03" N. Br. 73° 52' 29" V. Lgd.

**2442. Afmærkning forandret. Baltimore Harbor. Chesapeake Bay.** Løbet mellem Craighill Channel og Cutoff Channel er uddybet V. efter til Linien mellem Cutoff Entrance Tønde 1 og Cutoff Entrance Tønde 7. For at afmærke V.-kanten af Løbet er der sket følgende Forandringer i Afmærkninger: 1) Lower Thirteen-Foot Lump Tønde 1 A har nu Nr. 1. 2) Cutoff Entrance Tønde 1 har nu Nr. 3. 3) Cutoff Entrance Stumpstønde 3 har nu Nr. 5 og ligger paa V.-Siden af Løbet. S. 52 1/2° V. fra Craighill Channel Forlyr og S. 68 3/4° Ø. fra Bodkin Point ubenyttede Fyrtaarn. 4) Cutoff Entrance Stumpstønde 5 er inddraget. 5) Cutoff Entrance Spirtonde 7 er ombyttet med Stumpstønde 7. Craighill Channel Forlyr: 39° 11' 19" N. Br. 76° 23' 41" V. Lgd.

**2443. Vrag borttaget. Hampton Roads. Chesapeake Bay.** Vraget af »Puritan«, 2880 m S. 40° Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr, er inddraget. Fyret: 36° 56' 43" N. Br. 76° 23' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 973. Kjøbenhavn 1911.)

**2444. Fyr tændes. Goose Creek. Pamlico River. North Carolina.** Om trent den 7de Oktober 1912 tændes Reeds Hammock røde Lyufyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0. Sek., Morke 2. s. Sek. 35° 20' 13" N. Br. 76° 36' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2368. Kjøbenhavn 1912.)

**2445. Fyrbanker omfæres. Adams Creek. Neuse River. Pamlico Sound. North Carolina.** I Adams Creek er oplyst følgende røde Fyrbanker i 3 m Vand: 1) Draining Creek Fyrbanke.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Oktbr. 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	116 - 1/4	116	116 1/4
Danmark	120 1/2 - 120	119	119 1/2
Norden	123 1/2 - 129	128 1/2	129
Gorm			
Carl	123 1/2	128 1/2	129 1/2
Dannebrog	129 1/4 - 1/2	129 1/4	130
Skjold	110 3/4 - 111	110 1/4	111
Urania	43 1/4 - 42	42 1/4	43
Neptun		124	125
Dampsk. af 1896	126 3/4 - 127	127	127 1/4
Højmdal	132 3/4 - 133	133 1/4	133 1/2
Østasiatiske	134 3/4 - 135	134 3/4	135
Østerseen			
Nordseen			
Gorm	131 1/2	131 1/2	132
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	74 1/2 - 75	75 1/2	75 3/4
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
6 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiatsk Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		86 1/2	88 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		88	88 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	88 1/4		
4% - - - - - 2. Serie.	93		92 1/2
4% - - - - - 1. - - - -			95
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.		87 1/2
4% - - - - - 7.			90 1/4
3 1/2% Landkreditk.	9.		86
4% Østift. Kreditf.			91 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	149 3/4	149 1/2	150
Privatbank		110 1/2	111 1/2
Landmandsbank		141 1/2	141 3/4
Handelsbank		144 3/4	146
Grundejerbank	18 - 1/4	18	19
Burm. & Wain	102 - 1/4	102 1/2	102 1/2
Helsingørs Jærnsk.		96 1/2	97
Sukkerfabr.	228 1/4 - 229	229 1/4	229 1/2
Bryggeri Aktier	221 - 220 3/4	220 3/4	221

Vekselkurser d. 9. Oktober 1912.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.23	18.19
Paris	72.10	
Amsterdam	151.00	
Wien	75.55	

Notering paa Berlins Børs d. 8 Oktober 1912.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	89.00
3 3/4% - - - - - Boden Kredit	88.90
5% Mexikanske 1899	91.90
5% Rumænske Stats	100.10
4% - - - - - 1890	94.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 614,000, „Danmark“ 332,000, „Norden“ 256,000, „Carl“ 204,000, „Dannebrog“ 368,000, „Skjold“ 212,000, „Urania“ 128,000, „Dampskib. af 1896“ 280,000, „Heimdal“ 149,000, „Gorm“ 232,000, „Neptun“ 236,000, „Dansk-russisk“ 740,000, „Østasiatsk“ 300,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

S. 53 $\frac{1}{2}$ ° V. fra S-Kanten af Dunningling Creek og S. 44 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Adams Creek Fyr. 34° 56' 40" N. Br. 76° 39' 50" V. Lgd. 2) Cedar Creek Fyrhuk, N. 44 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra S-Pynten ved Indløbet til Kollmans Creek og S. 41 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Adams Creek Fyr. 34° 55' 55" N. Br. 76° 39' 12" V. Lgd. 3) Isaacs Creek Fyrhuk, S. 36 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Pynten N. for Indløbet til Back Creek og N. 23 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Pynten paa V. Siden af Isaacs Creek. 34° 54' 19" N. Br. 76° 40' 08" V. Lgd. 4) North Entrance Canal Fyrhuk, S. 64 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Pynten paa V. Siden af Indløbet til Isaacs Creek. 34° 53' 49" N. Br. 76° 41' 08" V. Lgd. Nærmere oplysninger om Fyrene følger.

**VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.**

**2446. Fyr forandres. Carysfort Reef, Florida Reefs, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omrent den 1ste Marts 1913 forandres Carysfort Reef Fyr til at vise Blink hver 20 Sek. i Stedet for hver 30 Sek. I øvrigt uforandret. 25° 13' 17" N. Br. 80° 12' 40" V. Lgd.

**2447. Baaker oplært. Texas City Channel, Galveston Bay, Texas.** Der er opført 2 Ledebauker, der, holdt overet, leder gennem Cut C, Texas City Channel. Forbunkten, en Stangbunke med rød Trekant paa Toppen, staar i e. 1 $\frac{1}{2}$  m Vand N. 70° V. fra Texas City Channel Fyr Nr. 3 A og N. 7° Ø. fra Texas City Channel Fyr Nr. 5. Bagbunkten, en Stangbunke med sort Firkant paa Toppen, staar i e. 1 $\frac{1}{2}$  m Vand e. 300 m N. 53° Ø. fra Forbunkten. Fyr Nr. 5: 29° 22' 50" N. Br. 94° 53' 00" V. Lgd.

**2448. Vrag afmærket. Veracruz, Mexico.** Dauperen »Hidalgo« er sunket paa Veracruz Red. 0 $\frac{1}{2}$ ° S. N. 29° Ø. fra Bunkten paa Pajaros Rev. En grøn, spids Vragtonde, mærket »Hidalgo«, er udlagt i 27 m Vand ved Vraget. 19° 12' N. Br. 96° 05' V. Lgd.

**VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.**

**2449. Aftærkning forandret. Dybde, Rio Sao Francisco (do Sul), Brasilien.** 1) Den sorte Spidsstønde paa Barron ved Rio Sao Francisco (do Sul) ligger nu 1 $\frac{1}{2}$  Sm N. 43° Ø. fra Sanitudo Point Fyr. Indgaaende Skibe skal i begge Led have denne Tonde om Dagbord. 26° 09 $\frac{1}{2}$ ' S. Br. 48° 33 $\frac{1}{2}$ ' V. Lgd.

2) Lago do Saco Tonde i Sao Francisco Havn er nu sort og hvid vandret stribet. 26° 14' S. Br. 48° 39 $\frac{1}{2}$ ' V. Lgd.

3) I South Channel er Dybden nu 7 $\frac{1}{2}$  m. i North Channel er den 3 $\frac{1}{2}$  m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 417. Kjøbenhavn 1912.)

**2450. Hindring. Aftærkning. Rio de la Plata.** 1) Skibet »Antoneta Ca« stødte den 1de Juni d. A. paa en Hindring i 7 $\frac{1}{2}$  m Vand paa Højden af Øen Farallon, der ligger paa 34° 28 $\frac{1}{2}$ ' S. Br. 57° 55 $\frac{1}{2}$ ' V. Lgd.

2) I Sm N. 67° Ø. fra »Reculan« Fyrskib er udlagt en sort, 3-masted Skonnet som Leds-skib. For og agter er den mærket »Escudonario de Practicos« og paa Midten »Almirante Barraca«, e. 35° 10' S. Br. 56° 25' V. Lgd.

3) Den røde Lystønde B 4 ved NY-Enden af Gavioa Banke er inddraget. e. 35° 04' S. Br. 57° 10' V. Lgd.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**2451. Fyr atter tændt. Lavazzi, Bonifacio Stræde, Korsika.** Lavazzi Fyr er atter tændt. 41° 19' 00" N. Br. 9° 15' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1653. Kjøbenhavn 1911.)

**2452. Fyr tændt. Asinelli, Trapani K. Sicilien V.-Kyst.** Paa Bunkten paa Skerret Asinelli, N. for Trapani, er tændt et rødt, ubevogret Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek. Blink 1 Sek., Morke 4 Sek. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 7 Sm. 38° 03' 47" N. Br. 12° 31' 49" Ø. Lgd.

**2453. Fyr tændes. Porto del Lido, Italien Ø.-Kyst.** I den N.-lige Del af Canale del Lido er opført 2 Baaker, henholdsvis 620 m N. 16° V. og 740 m N. 56° V. fra San Nicolò Semnator. Paa hver af Baakene tændes den 1de Oktober 1912 et grønt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1 Sek., Morke 3 Sek. I den S.-lige Del af Kanalen er opført 2 Baaker, henholdsvis 225 m N. 4° Ø. og 440 m N. 66 $\frac{1}{2}$ ° V. fra samme Semnator. Paa hver af Baakerne tændes den 1de Oktober 1912 et rødt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1 Sek., Morke 3 Sek. Semnator: 45° 25' 57" N. Br. 12° 23' 34" Ø. Lgd.

**2454. Belysning forandret. Forbød. Pola Istræn, Østerrig-Ungarn.** 1) S. Tomaso lille Møle i Pola Handelshavn ud for Kasernen er forlængt 20 m. Det røde Havnefyr er flyttet fra

Indersiden til Mølelovodet. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 3 Sm. 44° 52' N. Br. 13° 50' Ø. Lgd.  
 2) Det lodrette, grøne Dobbeltfyr paa Vandvigningsvæsnets Bygning er til Forsøg ombyttet med et rødt Fyr med Formørkelse. 44° 51' N. Br. 13° 50' Ø. Lgd.  
 3) N. for Øen S. Andrea er det forbudt at ankre mellem Linierne: »50-Kanten af Øen S. Andrea—50-Kanten af Pynten Aguzzo og SV-Kanten af Øen S. Andrea—SV-Kanten af Pynten Monumette«.

**2455. Bestemmelser for Besejling. Dardanellerne, Tyrkiet.** Til Vejledning for Skibsførere er der udstedt følgende Bestemmelser for Passagen af det fri Løb i Dardanellerne under Førelse af et Lodstार्टøj: 1) »Firman«-Banden er stationeret mellem Nazara Fyr og Bokali Kalasi Fyr og »Firman« vil blive udstedt her. 2) Skibe, som ikke har »Firman«, maa ikke passere Linien mellem disse Fyr. 3) Alle Skibe skal prise den evropaiske Side af Strædet og holde godt fri af den asiatiske Side. 4) Saarev indgaaende som udgaaende Skibe skal holde saa tæt som muligt til en Tonde, som ligger ved en Grund i Nærheden af Kild Bahr Fyr. 5) Skibene skal holde nøje Kurs og undgaa at følge Formandens udrivillige Giren. 6) Udgaaende Skibe, som ønsker at anløbe Chiank (Dardanellerne), skal ved Afgangen gaa til Matios for at møde Lodsskibet. Indgaaende Skibe, som ønsker at anløbe Chiank, skal først gaa til Matios og indtage deres Plads i Linien. 7) Det er forbudt Skibe, som skal til Konstantinopel, at stoppe ved Tonderne; de skal vente ud for Kheila Linnu. Nazara Fyr: 40° 11 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 26° 24 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.

**IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.**

**2456. Grund fundet. El Bodhi Island S. Øes Belligehed, Kamaran Island V. Røde Hav.** 1) En Grund med 4 $\frac{1}{2}$  m Vand er fundet 1 $\frac{1}{2}$  Sm S. 36° Ø. fra El Bodhi SO-Pynt. En Rye strækker sig sandsynlig i NO-lig Retning henimod El Bodhi; Ryefgen falder stejlt af til begge Sider. 15° 27' 25" N. Br. 49° 32' 05" Ø. Lgd.

2) Den lille Ø, som ligger paa 13° 25' N. Br. 42° 29 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. i engelske Kort Nr. 143, 8 d og 2523, synes iflg. Vinkelmaalingen at ligge e.  $\frac{1}{2}$  Sm Ø.-ligere end vist i Kortene.

**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**2457. Dybde atfægtet. Branch Shoals NV. Keppel Harbour, Singapore Strait.** Dybden er atfægtet NV. for Branch Shoals: 1 $\frac{1}{2}$  Sm N. 39° Ø. fra den sorte Tonde N. for Tanjong Selousing er der 5 $\frac{1}{2}$  m Vand, og 1 $\frac{1}{2}$  Sm N. fra samme Tonde er der 8 $\frac{1}{2}$  m Vand. Tg. Selousing: 1° 15 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 103° 50 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

**2458. Karantænebestemmelser.** Norge. — Cagliari er erklæret kolerasmittel.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

Kort eller N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: revideret, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

R	469	Mediterranean. — Port of Alicante.
R	703	West Indies. — La Guaira harbor.
R	1373	West Indies. — Gulf of Honduras.
R	1116	Madagascar. — Diego Suarez bay.
R	934	Eastern Archipelago. — Surabaya and Sapudi straits.
N	163	Holland, August 1912.
N	164	Westkust Sumatra. Nias. Noordblad. 1 : 100 000.
†	59	Westkust Sumatra. Nias. Zuidblad. 1 : 100 000.
N	448	Schetskaart. W.-kust Sumatra. W.-kust Nias.
N		Tyskland, August og September 1912.
R	5	Nördlicher Atlantischer Ocean. Ostküste von Nordamerika: Golf von Maine. 1 : 625 000.
R	178	Nordsee, Deutsche Küste: Die Weser von Bremerhaven bis Elbfleth. 1 : 25 000.
R	313	Ostsee, Russische und Schwedische Küste: Botten-Viek, Nördlicher Teil. 1 : 200 000.
R		Rotes Meer, Ägyptische Küste: Suez-Bucht. 1 : 40 000.

Autwerpen 6./10. — O. B. Suhr, Frisencette, afg. Dunkerque 7./10. — Odessa afg. Hull 7./10. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 5./10. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 5./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 7./10. — Porm, Gotthardt, ank. Libau 3./10. — Pregel, Iversen, afg. Petersborg 8./10. — Saga, Hansen, afg. Stettin 5./10. — Saratov pass. Holtenua 7./10. — Saxo, Müller, afg. Havre 7./10. — Seine, Le Dizes, pass. Holtenua 8./10. — Texas, Clausou Kaas, pass. Madeira 28./9. — Thyra, Dam, pass. Brunsbüttel 8./10. — Tiber, Beeh, afg. herfra 7./10. — Tomsk, Wiberg, afg. Blyth 4./10. — Tula, Therkildsen, afg. Messina 7./10. — United States, Gottsche, ank. hertil 8./10. — Viking, Tramp, ank. Petersborg 1./10. — Tyr, Thuning, afg. herfra 8./10.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Sunderland 4./10. — Amalienborg ank. Hull 30./9. — Anna Mærsk afg. Rotterdam 6./10. — Brattingsborg afg. Barry 22./9. — Børglum afg. Cardiff 28./9. — Chassie Mærsk ank. Yxpila 4./10. — Dansborg ank. Swansea 4./10. — Eloonora Mærsk afg. Newport 5./10. — Elsborg ank. Hull 2./10. — Esrom ank. Rio de Janeiro 10./9. — Flynderborg afg. Rouen 4./10. — Fredensborg afg. Hull 5./10. — Frederiksborg pass. Kjøbenhavn 5./10. — Guldborg ank. Petersborg 2./10. — Gurra ank. Huelva 6./10. — Hammerhus afg. Delagoa 22./9. — Harrildsborg ank. Methil 27./9. — Hundborg ank. Methil 28./9. — Høneborg afg. Blyth 4./10. — Jelling ank. Stettin 1./10. — Jømsborg ank. Madeira 6./10. — Jungshoved pass. Dakar 24./9. — Jægersborg pass. Hirtshals 6./10. — Kallundborg afg. Huelva 4./10. — Kalo afg. Marseille 3./10. — Klampenborg afg. Immingham 3./10. — Kronborg pass. Teneriffa 3./10. — Lejre afg. Genova 5./10. — Lilleborg ank. Wasa 21./9. — Marselisborg ank. Archangel 6./10. — Næsborg ank. Reval 2./10. — Peter Mærsk ank. Kronstadt 2./10. — Randelsborg afg. Petersborg 4./10. — Rosenborg ank. Methil 2./10. — Silkeborg ank. Neufahrwasser 3./10. — Skanderborg pass. Helsingør 3./10. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 5./10. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 7./10. — Spigerborg ank. Huelva 4./10. — Stegelborg pass. Kjøbenhavn 4./10. — Stjerneborg ank. Huelva 6./10. — Søborg ank. Barry 5./10. — Taaruborg afg. Sunderland 3./10. — Ulfborg ank. Rotterdam 4./10. — Uranienborg ank. Pillau 6./10. — Vordingborg pass. Brunsbüttel 5./10. — Ørkild afg. Kjøbenhavn 4./10.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Cathay afg. Rotterdam 24./9. for udg. — Estonia pass. Perim 30./9. for hjemg. — Indien afg. Sabang 1./10. for udg. — Lituania ank. Takao 2./10. for udg. — Tranquebar afg. Sabang 30./9. for hjemg. — Bandon pass. Perim 4./10. for hjemg. — Bintang afg. Middlebro 8./10. for udg. — Jutlandia afg. Singapore 1./10. for udg. — Pangan pass. Gibraltor 5./10. for udg. — Samui pass. Perim 5./10. for udg. — Selandia afg. Colombo 5./10. for hjemg. — Chumpon ank. Mahé 8./9. for hjemg. — Arabien ank. Portland 4./10. for hjemg. — Kina ank. Coronel 6./10. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix afg. St. Thomas 6./10. udg. — St. Jan ank. Norre Sundby 8./10. for ndg. — St. Thomas afg. St. Thomas 1./10. for hjemg.

**Vesterhavet.** Stella, Larsen, pass. Helsingør 7./10. for Wiborg. — Johanne Thøgersen, pass. Helsingør 7./10. for Åbo. — Laura, Lund, afg. Malaga 6./10. til London. — Ellen, Hansen, ank. Valencia 6./10. — Hebe, Gregersen, ank. Stettin 6./10. — Dagmar, Skon, afg. Tarragona 5./10. til Valencia. — Cito, Jepsen, ank. Alicante 8./10. — Nerma, Dogn, ank. Fowey 5./10. — Fylla, Brinch, ank. Trångsund 5./10. — Nora, Lauritsen, afg. Denia 4./10. til Garrucha. — Thyra, Jessen, afg. Hook of Holland 8./10. til Karthagena. — Marie, Nielsen, ank. Malaga 8./10. — Nautik, Nielsen, ank. Kotka 8./10. — Nancy, Mikkelsen, ank. Kotka 8./10. — Polly, Mathiesen, afg. Luleå 7./10. til Torneå. — Nexos, Basse, afg. Garrucha 7./10. til Malaga. — Nordsoen, Gram, afg. Hamborg 7./10. til Methil. — Ulla, Hansen, pass. Holtenua 7./10. for Isigny. — Bodil, Jensen, pass. Gibraltor 5./10. for Manchester.

**Det dansk-russisk Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Sunderland 8./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Sarpsborg 8./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rendsburg 7./10. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 3./10. til Belfast. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Preston 7./10. — Excellence Plesko, Tannehek, ank. Petersborg 22./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Pozzicoli 8./10. — Generalikonsul Pallisen, Christensen, ank. Miramichi 21./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 21./9. til Buenos Aires. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Campbellton 1./10. — Newa, Dahl, afg. Campbellton 2./10. til Plymouth.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 28./9. — Martha, Christensen, afg. Karskær 8./10. — Elna, Rathje, ank. Cherbourg 6./10. — Therese, Pedersen, ank. Aarhus 8./10. — Hærriet, Larsen, ank. Tynen 21./9. — Dagny, Therkildsen, afg. Sundsvall 3./10. — Simone, Møller, ank. Karlsborg 8./10. — Jeanne, Olsen, ank. Malmö 7./10. — Vera, Riso, ank. Rouen 2./10. — Daisv, Jørgensen, afg. Rouen 6./10. — Annine, Leth, ank. Skefteå 29./9. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 5./10. — Betty, Lagesen, ank. Tunis 8./10.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldson, Stefken, ank. Karrebæksminde 8./10. — Nordpol, ank. Helsingør 28./9.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Santiago de Cuba 30./9. — Kroupriusosse Louise, Gislason, ank. Preston 2./10. — Svend, Schmidt, ank. Gravesund 8./10. — Urania, Clausen, ank. Pillau 28./9.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Windau 8./10. — Kronprius Frederik, Androsen, afg. Frederikshavn 4./10. — Holand, Poulsen, afg. Gefle 9./10. — England, Anderseu, ank. Warkworth 8./10.

**Dania.** Ely, Duhn, ank. Libau 5./10. — Nelly, Clausen, pass. Portland 7./10. for Ceuta. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 7./10. for Algiers. — Lilly, Nielsen, ank. Kjøge 5./10. — Alexy, Sørensen, ank. Aalborg 5./10. — Dagny, Bang, ank. Gijon 8./10. — Mary, Clausen, ank. Lowestoft 5./10.

**Torm.** Gudrun, Sonniehsen, afg. Hull 6./10. — Sara, Jensen, afg. Spjutsund 1./10. — Helene, Sørensen, afg. Burntisland 5./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Grangemouth 5./10. — Valborg, Hansen, ank. Petersborg 2./10. — Sjølland, Svarrer, ank. Grangemouth 5./10. — Estrid, Hansen, afg. Borgå 4./10. — Agnete, Dam, ank. Aalborg 7./10. — Gunhild, Hansen, ank. Kronstadt 5./10. — Hermia, Farup, afg. Grangemouth 5./10. — Alice, Jørgensen, afg. Blyth 7./10.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, afg. Petersborg 5./10. til Rotterdam. — London, Bom, pass. Kjøbenhavn 5./10. for Kronstadt. — Paris, Tholander, pass. Kjøbenhavn 7./10. for Rotterdam. — Bryssel, Kaas, ank. Libau 7./10.

**Mercur.** Berlin, Krogh, pass. Kjøbenhavn 5./10. for Rotterdam. — Wien, Boeck-Hansen, pass. Kjøbenhavn 6./10. for Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Sarpsborg 3./10.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Königsberg 5./10. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Burntisland 5./10. til Korsør. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 6./10.

**Thura.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Rotterdam 5./10.

**Æra.** Emanuel, Svane, ank. Granville 28./9. — Enigheden, Jensen, ank. Hudiksvall 30./9. — Energi, Jensen, ank. Borgå 1./10. — Erindring, Nielsen, ank. Trångsund 7./10.

## Sejlskibe.

**Svendborg.** Mercur, Lund, ank. Hernösand 1./10. — Adolf, Jensen, ank. Pillau 1./10. — Capella, Hansen, ank. Bogense 2./10. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Nakskov 30./9. — Gefion, Jørgensen, ank. Charlestown 2./10. — Rossing, Larsen, ank. Genua 2./10. — Solon, Rask, ank. Dunkerque 2./10. — Fulvia, Petersen, ank. Boness 2./10. — Lauritz, Dam, ank. Malmö 2./10. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Norrköping 2./10. — Cimbrina, Larsen, ank. Cuxhafen 2./10. — Alma, Hansen, ank. Plymouth 4./10. — Severine, Hansen, ank. Travemünde 4./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 4./10. — Urda, Skov, ank. Silkeborg 5./10. — Helge, Nielsen, ank. Nykjøbing S. 5./10. — Philip, Christensen, ank. Petersborg 4./10. — Delos, Andersen, ank. Tryport 4./10. — Danmark, Husfeldt, ank. Paimpoole 4./10. — Ignatz Bruun, Lund, ank. Paimpoole 4./10. — Roma, Jensen, ank. Brest 5./10. — Ellen, Andersen, ank. Petersborg 7./10. — Britannia, Rasmussen, ank. Göteborg 5./10. — Zenitha, Jensen, ank. Portsmouth 5./10. — Fortuna, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 5./10. — Neptunus, Nielsen, ank. Drobak 6./10. — Standard, Rasmussen, ank. Norrköping 6./10. — Flora, Sørensen, ank. Brest 6./10. — Venus, Hansen, ank. Stockholm 6./10. — Ragnhild, Jensen, ank. Kristiania 6./10. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Aberdorey 7./10. — Willemoes, Eriksen, ank. Wasa 5./10. — I. Kofoed, Andersen, ank. Lorient 7./10. — Gæa, Petersen, ank. Lorient 7./10. — Brita, Jensen, ank. Kristiania 7./10. — Skjold, Larsen, ank. Petersborg 7./10. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Petersborg 7./10. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Petersborg 7./10. — Fædres Mind, Nielsen, ank. Holbæk 7./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Wiborg 8./10.

**Renne.** Sigurd, Kofoed, ank. Kalmar 1./10. — Vøset, Kofoed, ank. Kalmar 1./10. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 4./10. — Argus, Holm, ank. Karlskrona 5./10. — Næstved, Madsen, ank. Kjøbenhavn 5./10. — Johannes, Jensen, ank. Cadiz 7./10. — Freja, ank. Königsberg 5./10.

**Ære.** Rolf, Christensen, ank. Savilla de Cura 29./9. — Signe, Hansen, ank. Åhus 29./9. — Kristine, Rasmussen, ank. Kolding 29./9. — Adele, Weber, ank. Halmstad 29./9. — Emilie, Hansen, ank. Aarhus 29./9. — Kristiane, Petersen, ank. Flensborg 29./9. — Venus, Jensen, afg. Stokkeseyri 29./9. — Arken, Andersen, ank. Pillau 30./9. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 30./9. — Marthing, Friis, ank. Charlestown 30./9. — Ansgar, Jørgensen, ank. Lorient 29./9. — Danmark, Nielsen, ank. Norrköping 30./9. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Brest Red 30./9. — Norden, Rasmussen, ank. St. Vaast (La Hongue) 29./9. — Valkyrien, Weber, ank. Rhyll 29./9. — Argus, Jensen, afg. Norrköping 29./9. — Lauritz, Folmer, ank. Abordecn 30./9. — Mary, Friis, ank. Faskrudsfjord (Island) 30./9. — Skandia, Fabricius, ank. Dieppe 30./9. — Marie, Pe-

tersen, ank. Hammeren 29/9. — Ludvig Bramsen, Groth, er ank. Falmouth. — Vera, Thjellesen, ank. Kemi 30/9. — Uranus, Fabricius, er afg. Emden til Bergen. — Hermod, Dreimann, er afg. Wemyss til Assens. — Mary, Andersen, ank. Nortelje 2/10. — Arietis, Andersen, ank. Memel 1/10. — Svip, Jensen, ank. Pillau 2/10. — Smart, Christensen, ank. Rabat 1/10. — Pampa, Svendsen, ank. Swinemünde 1/10. — Johanne, Hansen, ank. Drobak 1/10. — Claudia, Aaberg, ank. Havre 1/10. — Nanna, Østermann, ank. Pillau 1/10. — Marie, Østermann, ank. Frederikssund 3/10. — Kiara, Christensen, ank. Gravesend 2/10. — Nauta, Stærke, afg. Gibraltar 2/10. til Livorno. — Marie, Weber, ank. West Wemyss 3/10. — Kathinka, Olsen, ank. West Wemyss 3/10. — Freya, Nielsen, ank. Folkestone 3/10. — Mars, Stegmann, ank. Trelleborg 2/10. — Alf, Hansen, ank. Pillau 2/10. — Johanne, Eriksen, ank. Hasle 2/10. — Amor, Hansen, ank. Ross'are Harbour 2/10. — Hejmdal, Staugaard, er afg. St. Peters Port. — Hebe, Clausen, er afg. Kirkwall til Wemyss. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Bandholm 2/10. — Yrsa, Hansen, afg. Labrador 3/10. til Gibraltar. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Pillau 4/10. — Salus, Andersen, ank. Kronstadt 4/10. — Albertha, Kromann, ank. Guernsey 4/10. — Chr. H. Rasmussen, ank. Haderslev Fjord 3/10. — Anna, Christensen, ank. Santa Cruz del Sur (Cuba) 3/10. — Johanne, Stegmann, ank. Swinemünde 4/10. — Viking, Weber, ank. West Wemyss 5/10. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Bandholm 5/10. — Sophie, Møllmann, ank. Malmö 5/10. — Bertha, Madsen, ank. Kalmar 5/10. — Eos, Christensen, ank. Laberwerack 4/10. — Anna, Hansen, ank. Tonsberg 5/10. — Mariana, Petersen, ank. Kjøbenhavn 5/10. — Duen, Hav, ank. Nakskov 5/10. — Malfridur, Hansen, ank. Stralsund 5/10. — Lauritz, Folmer, er afg. Wemyss til St. Davis. — Sejerskransen, Friis, ank. St. Vaast 4/10. — Anne, Mikkelsen, ank. Göteborg 5/10. — Anna, Petersen, ank. Hammeren 4/10. — Dana, Boye, afg. Middlesbro 4/10. til Sundsvall. — Ceres, Bager, ank. Swinemünde 5/10. — Mester, Petersen, ank. Lysekil 6/10. — Albertine, Madsen, ank. Cimbrishavn 6/10. — Kristian, Nielsen, ank. Göteborg 6/10. — Caroline, Madsen, ank. Flensborg 6/10. — Kristiane, Bager, ank. Gulholm 6/10. — Valborg, Olsen, ank. Sandefjord 6/10. — Amalie, Andersen, ank. Kragerø 6/10. — Herkules, Bager, ank. Marstrand 7/10.

#### INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 10. Oktober 1912. — Monitor Dampskibstypen. — Fragtmærkedet. — Havarier og Forlis. — Spørgsmaal og Svar. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Bøuskurs.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Etableret 1850.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Har De én Gang prøvet

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,  
ryger De aldrig andre.**

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kapitajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

**Fjerde Søforsikrings-selskab lim.**  
i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Premier.  
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

**De private Assurandører lim.**  
i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4106

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG



**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

### HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telef. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 1.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgave.

### Marstal

**Staalskibshyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg tilbyde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 100 Kilo . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — 100 — 28—36 „

Marseillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schenbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Taga 1113.

Til Skibsbrug

anbefales

**Carlsberg Ølsorter**  
**Carlsberg Mineralvande**

Depot

Havnegade 47. Telefon 4980.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftfl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Bikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slægs Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

## Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

## Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

## MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon: 2075.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Utzon“.

## JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Vægleren“.

Telefon 134.

## V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

## A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vallholm“, Lovisa.

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Aalborg.

## CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## AXEL LUND

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget hørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

. Husk .

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

## G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slægs Proviant samt Skibalevarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition

Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

## Undervisning

i Dansk (Retekrivning, Korresp.), Tysk, Engelsk, Fransk. For Sømand, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller færd Enetimer paa Bendixens Kursus. Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.



## OLSKIND

## Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overall.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager.)

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadresse: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnököldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter

de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,

reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperling.

Alt garanteret smuk Pæning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901, Kvæsthuusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
( 6886, Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt og Patent Mønter

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Sømandens Guldsmed.

Eneste Guldsmed ved Københavns milelange Kaier er

**Amandus Petersen,**  
Islands Brygge 21.

Leverander til en Række inden- og udenlandske Skibe.  
Billige Priser. Søfolk 10 % Rabat.

## Tænger og Revner i Kedler og Dæk reparereres.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods. Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14. Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskresen. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)



## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Breddes 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 74.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Oktober 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Toldbodvej 22.  
Amiante

**Tekn. Maskinhandel.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og  
Blokke  
Davis Parver - Bitumen Paint  
Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbølter.



Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juelsgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.  
Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret Varemærke



**Rustbeskyttende Farve** Telefon 5801  
til  
Bunkers og Lastrum  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
og besørger  
telegrafiske Udbetalinger  
paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben  
hver Dag fra Kl. 10-5.**

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.  
Leverandør til Marinen.

**Sextanter-Kompasser**  
Capt. Clausens  
Kontroltydemaaler  
Eneforhandler for Skandinavien af  
Kelwins & James White's Instrumenter.



**CORNELIUS KNUDSEN**  
15 KØBMAGERGADE 15  
Undgaa Fejltagelse.

**Københavns Uddampnings- og  
Desinfektionsanstalt.** NIELS JENSEN  
Vesterbrogade 25. Telf. 6138  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
Snedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gi. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.



# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Extrafortjeneste.

Sømænd, der interesserer sig for Litteratur kan skaffe sig en god Extraindtægt som Repræsentanter for et nobelt Forlag. Billet nrk. 30750 modt. Nordisk Annonce-Bureau, København.

## S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborg  
anbefaler sig med alt til Faget hørende  
Røel og billig Betjening garanteres.

## Berg & Larsen

forhen Martin Nissøn  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i  
Forsikringselskabet „Frej“.  
Garantikapital Kr. 100.000.  
Holbergsgade 22, Kbhvn.

Enhver forsigtig Oplønder raadfører sig med

**MENGBERGS PATENTBUREAU**  
Frederiksborgg. 35. Tlf. Byen 3091.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —  
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

## AVANCE-MOTOREN

Guldmedaille Fiskerludstillingen  
1912 samt NORDISKE VANDRE-  
PRÆMIE 3 Gange.Bedst eksisterende Ranolienmotor, specielt egnet til Fisker-  
& Brugsfartøjer, samt stationært Brug  
Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten**CARL C. BRANTH**, St. Annæ Plads 16.

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

## Undervisning

i **Dansk** (Retekrivning, Korresp.), **Tysk**, **Engelsk**,  
**Fransk**. For Sømænd, der opholder sig i København, eller  
regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller færd Enetimer  
paa **Bendixens Kursus**. Torvegade 25, St.  
Tlf. Byen 1925 x.

## Fiskekutter.

En 16 Tons Kutter, som hidtil har været anvendt i Ma-  
rinens Tjeneste som Lodskutter, er billig til Salg, naar Han-  
del kan ske før Oplægning tinder Sted. Det er et i alle  
Maader velholdt og sødygtigt Fartøj. Nærmere ved Fore-  
spørgsel gennem Billet nrk. Kr. 1500, Adr. „Sejl og Motor“  
Amaliegade 26.

## C. L. Seifert



Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresso

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

## Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1912. Befarne — Begyndere —  
Kokke. 30 Kr. mdl.  
Nærmere ved  
**Vilh. Rasch**,  
Forstander.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

## Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.  
Telefon 7262.

## RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662

## A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.  
2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,  
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.  
100 i træskibsdelingen. Telegram: „Værftel“.

## Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and  
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod suadant Ansvar for  
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og  
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat reg-  
ton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-  
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem  
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr**  
**Direktør V. T. Hein**. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

# SKIBS-PROVARIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erlindring.

Kjøbenhavn, d. 17. Oktober 1912.

Fra The Baltic and White Sea Conference har vi modtaget følgende:

De russiske Regler for Dækslast m. m. Foruden de i Konferencens Cirkulære for September indeholdte Meddelelser angaaende ovennævnte Sag har Konferencen nu modtaget følgende yderligere Oplysninger fra Rusland:

Gennem Deputationer for »The Exchange Committees« i St. Petersburg, Reval, Riga, Windau og Libau til det kejserlige Ministerium for Handel og Industri, har dette indbudt Delegerede for »The Exchange Committees« til at deltage i et Møde i St. Petersburg.

Dette Møde fandt Sted den 2. ds., og ved samme blev de ny Regler for Dækslast m. m. Genstand for en ivrig Diskussion, især med Hensyn til de Paragrafer, der angaar:

Dækslast af Træ .....	(Paragraferne 216--224)
Korn .....	— 225—231
Kul, Erts .....	— 232—237
Kvæg .....	— 238—245

Resultatet af disse Overvejelser blev, at Reglerne for Dækslast ikke skal træde i Kraft før den 1. November 1913, og at de forskellige Kategorier af Træ, som falder ind under Betegnelsen tunge Trævarer, skal specificeres mere udførligt. Endvidere, at de andre Paragrafer, som angaar Førelsen af Korn, Kul, Erts og Kvæg foreløbig ikke skal sættes i Kraft, for at der kan blive Lejlighed til at revidere og modificere dem.

»The Exchange Committees« Delegerede er blevet opfordret til at fremsætte Ændringsforslag, som kan tjene Ministeriet til Vejledning ved Reglernes Revision.

Ministeriet vil i Overensstemmelse hermed udstede de nødvendige Instruktioner til de forskellige Havneautoriteter i Rusland.

Finske Lodsforhold. »Åabo Underrättelser« meddeler under ovennævnte Overskrift følgende interessante Enkeltheder vedrørende et tysk Dampskib »Georgs Stranding.

Damperen laa til Ankers paa Reden ved Harvarö med to russiske Lodser om Bord. Disse nægtede imidlertid at overtage Lodsningen til Lohm og forlangte, at Kaptajnen skulde antage en Privatlods, som kunde føre Skibet til Erstan, fra hvilket Sted, de erklærede sig rede til at overtage Lodsningen. Selvfølgelig skulde den private Lodsning foregaa paa de russiske Lodsers og de russiske Lodsmyndigheders Ansvar. De kejserlig-russiske Lodser udsatte altsaa Skibet for Fare ved at lade det lodse af en Privatmand, som erklærede at kende Farvandet og at være fortrolig med Førelsen af et Skib, og de bekræfter derved, hvor uholdbare de nuværende Tilstande er, og hvor letsindig mange Menneskeliv og en værdifuld Ladning bliver sat paa Spil. I det foreliggende Tilfælde gik det saaledes, som man kunde vente det, idet »Georg« blev sat paa Grund med fuld Fart. Heldigvis bestod Grunden af Dynd, saa at Skibet ikke blev fuldstændig Vrag, men dette kunde Lodserne ikke regne sig til Fortjeneste. Havde Damperen f. Eks. stødt paa en Klippe og var sunket i Løbet af kort Tid, hvilket let kunde være sket i den farlige finske Skærgaard, hvorledes vilde da de russiske Lodsmyndigheder have klaret Sagen. Det vil forresten være ganske interessant at erfare, hvem der skal bære Ansvaret for den skete Skade. Foreløbig vil vel nok den finske Statskasse komme til at betale Omkostningerne.

Bøde for Overlastning. Ved Retten i Southampton behandlede forleden en Sag om Bøde for Overlastning i engelsk Havn, hvorved fremkom Spørgsmaal om, hvorvidt Føreren af en Fragtdamper lovlig kan tillales for samme Forseelse af to forskellige Landes Retter. Sagen drejede sig om den tyske Damper »Kommerzienrat Boeckel«, der den 6. April d. A. var bleven overlastet i Fowey. Board of Trade havde ladet den tyske Generalkonsul i London modtage Meddelelse herom, og denne havde saa indberettet Sagen til de tyske Autoriteter med det Resultat, at Føreren i Juli Maaned i Aar blev stævnet til at møde for Søretten i Rostock, hvor han idomtes en Bøde af 50 Mark for denne Forseelse.

Ved Sagens Behandling i Southampton den 7. ds. fremhævede Førerens Sagfører, at denne umulig kunde straffes to forskellige Steder for den samme Forseelse. Den tyske Dom var en Følge af Board of Trades Meddelelse til den tyske Generalkonsul, og den erlagte Bøde var Straf for den omtalte Forseelse.

Board of Trades Sagfører fremhævede, at det kun var en ren Hofflighedsforanstaltning, at man gav fremmede Autoriteter Meddelelse om saadanne Lovovertrædelser, og Retsforfølgningen i Tyskland var ikke sket paa Foranledning af Board of Trade.

Retten vedtog enstemmig, at da Føreren var bleven dømt i Tyskland burde man frafalde Straf i England; men lovede at anlægge Sag, hvis Board of Trade ønskede at føre den frem for en højere Instans.

(»Shipp. Gaz.«)

Poulsens traadløse Telegraf. London, 8. Oktober. Officielt meddeles, at Kontrakterne mellem Selskabet for Poulsens traadløse Telegraf og det engelske Syndikat er bleven underskrevet. Universal Radio-Syndikatet er derefter blevet dannet med en foreløbig Aktiekapital paa 2 Millioner Kr. Dets foreløbige Opgave bliver at etablere en Forbindelse mellem England og Kanada efter Poulsens System. Naar dette er sket, vil der blive dannet et Selskab med en stor Aktiekapital. Bag ved Syndikatet staar flere betydelige Firmaer i City. Hele den videre Udvikling beror nu paa, i hvor høj Grad det lykkes at gennemføre den tekniske Side af Opgaven. Naar Forbindelsen mellem England og Kanada er etableret paa tilfredsstillende Maade, er Selskabets Fremtid sikret.

(Ritz. Bur.)

Udvidelse af Wiborgs Havn. I Følge »Hamb. Corr.« er der udarbejdet tre Forslag til Regulering af Havneforholdene ved Wiborg. Efter det første Forslag skulde der bygges 200 Meter Kaj for 756,000 Mk., efter det andet 300 Meter for 1,100,000 Mk., og efter det tredje 700 Meter for 4,438,000 finske Mark. Havneudvalget har nu bestemt sig for det andet Forslag og for snarest at paabegynde Anlægget.

Ballast der tager Varme. Paa en russisk Bark, »Procyon«, der for nylig afsejlede fra Melbourne til Newcastle, indtraf et usædvanligt Tilfælde. Skibet, der havde faaet c. 1.000 Tons Jernfilspanner om Bord som Ballast, begyndte kort Tid efter Afsejlingen at tage Varme. Kaptajnen og Styrmanden gik nu ned i Lasten for at søge efter Grunden hertil. Ved at flytte noget af Ballasten med en Skovl opdagede de, at det var Filspannerne, der havde taget Varme, uden Tvivl ved at ilte, da en Del af Spaanerne var kommet om Bord i vaad Tilstand. I Løbet af et Par Dage forsvandt imidlertid Tegnene paa de kemiske Virkninger, og Temperaturen faldt igen. Der skete ingen Skade.

»Shipp. Gaz.«

Havneudvidelsen i Rostoff v. D. Den russiske Regering har, som det meddeles fra Odessa, stillet en Sum paa c. 58 Millioner Kroner til Raadighed til en Udvidelse af Havnen Rostoff v. D. Havnens Kajer skal forlænges betydeligt, endogsaa saa meget, at Rostoffs Kajer bliver forenet med Nakitchevans Kajer. Havneanlægene skal bringes til at svare til de moderne Fordringer. Foruden andre Bygninger skal der opføres 16 store Varehouse og 8 Kullagre. Tre ny Jernbanelinier skal etablere Forbindelse med den russiske Sydostbane.

White Star-Liniens Kæmpedamper »Olympic« skal efter Slutningen af sin nuværende Rejse gaa ud af Fart i seks Maaneder. I Begyndelsen af Oktober skal Damperen afgang til Belfast for at underkastes en større Ombygning, og vil da i Slutningen af Marts næste Aar vende tilbage til Southampton for i Begyndelsen af April at genoptage sine Farter.

Lodserierne. I Følge Bekendtgørelse fra Marineministeriet er Lodserne ved Helsingørs Lodseri berettiget og forpligtet til at lodse fra Sundet til Kallundborg, Halskov (Korsør) og Knudshoved (Nyborg). Disse Lodsninger betales efter de for omvendte Lodsninger gældende Takster, nemlig: Fra Sundet til Kallundborg: 5 × Takstklasse 5. Fra Sundet til Halskov (Korsør): 4 × Takstklasse 7. Fra Sundet til Knudshoved (Nyborg): 3 × Takstklasse 9. Hjemrejsespenge: Fra Kallundborg 6,00 Kr. Fra Korsør 6,50 Kr. Fra Nyborg 10,25 Kr.

Lodserne ved Frederikshavn—Hirtsholmens, Helsingørs og Nyborgs Lodserier er berettiget til at lodse paa Strækningen mellem Skagen og Horns-Rev (eller Graadyb-Barre).

Lodserne ved Esbjerg Lodseri er berettiget til at lodse paa Strækningen mellem Skagen og Esbjerg Havn.

Disse Lodsninger betales efter følgende Takster: Mellem Skagen og Horns-Rev (eller Graadyb Barre) Takstklasse 12. Mellem Skagen og Hanstholm Takstklasse 6. Mellem Graadyb-Barre og Horns-Rev (inkl. Slugen) Takstklasse 6.

Mytteri paa et Handelsskib. Hamburg, 10. Oktober. Om Bord paa det tyske Dampskib »Lotte Menzell«, der var paa Rejse fra Azorerne til Kjøbenhavn, har tre Officerer og 18 Mand gjort Mytteri. De er bleven arresteret og sat i Fængsel i Funchal, hvorfra de vil blive sendt til Hamburg. (Ritz. Bur.)

Havnen i Svaneke. Svaneke, 10. Oktober. Svaneke Havn er efter endt Udvidelse og Uddybning atter aabnet for Trafiken og kan herefter tage mod Skibe af indtil 11 Fods Dybgaende. (Ritz. Bur.)

Udforskning af Strømningerne i Østersøen. Rektor Dr. Brückmann i Königsberg vil i den nærmeste Fremtid udsende en Række Flaskeposter fra Vest- og Nordkysten af Samland. Hver Flaske vil indeholde et Kort med Anmodning (paa Tysk, Svensk og Russisk) om at udfylde Kortet og afsende det til Dr. Brückmann, Kaiser Wilhelm-Platz, Königsberg.

(»Hamb. Corr.)

Kreditforening for Skibsredere. Konsul Hey og Direktør Gjessing har i Følge »Politiken« til Finansministeriet indsendt et Andragende om Stempelbegunstigelse for en Skibskreditforening, medens et andet Konsortium, bestaaende af Højesteretsagfører L. Arntzen, Overretssagfører Alf. Christensen og Professor Grundtvig har rettet en Henvendelse til Handelsministeren. Der føres for Tiden Forhandlinger mellem de to Ministerier om Sagen, og et Lovforslag kan vistnok i en nær Fremtid ventes forelagt Rigsdagen.

Skibsfarten paa St. Petersburg. Firmaet Graham, Ejbøl & Co., Petersburg, telegraferer den 14. ds.: Fjorten Baade paa Torn i Tommerhavnen.

Skibsfarten paa Kronstadt. Mægler Radau, Kronstadt, telegraferer den 13. Oktober til Kjøbenhavns Børs: »For Øjeblikket fri Ankerplads i Havnen.«

Fyr- og Vagervæsenet. Lystonden »Rødsand S.« er atter tændt.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 12te Oktober. Meget spredt Is 3—4 Mil Nord for Siglufjord.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Terceira (Azorerne) er erklæret for smittet af Byldepest.

## Finanslovforslaget for 1913—1914.

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1913 til 31. Marts 1914 hidrættende nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsfarten vedrørende:

### § 16: Ministeriet for Handel og Søfart.

#### A. Ordentlige Udgifter.

##### I. Centralbestyrelsen.

A. Ministeriets Embedsmænd m. v.:		Kr.	Kr.	Kr.
1. Lønninger				
a. Embeds- og Bestillingsmænd ...	34,425			
b. Ekspeditionssekretærhonorarer ...	1,200			
Herunder 600 Kr. til den				
Tjenstgørende Ministersekretær.				
c. Medhjælp (anslaet) .....	1,500			
			37,125	
2. Ministerielle- og Kontorholdsudgifter .....			31,000	
Herunder Honorar 200 Kr.				
3. Til Bestridelse af Udgifter ved Rejser i Udlandet, foretagne af Tjenestemænd, ansat under Ministeriet for Handel og Søfart (anslaet) .....			2,000	
				70,125
B. Understøttelser under Ministeriet for Handel og Søfart:				
1. Det faste Beløb .....		1,850		
2. Det midlertidige Beløb .....				
				1,850

### III. Foranstaltninger vedrørende Søværnet.

#### A. Navigationsværnet:

1. Eksamenkommissionen (anslaet):

a. Lønninger	Kr.	Kr.						
1. Navigationsdirektøren	6,800							
2. Honorarer til Meddommere	4,500							
b. Dagpenge og Rejsudgifter	5,500							
c. Andre Udgifter	1,500							
Herunder Honorar 300 Kr.								
		18,300						
2. Tilskud til de godkendte Navigationsskoler		25,500						
3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater		3,000						
4. Ekstraordinært: Anskaffelse af Lærebøger		2,000						
5. Understøttelser:	Kr.							
a. Rejseunderstøttelser m. v.	2,500							
Herunder Honorar 600 Kr.								
b. Understøttelse af værdige og trængende Elever	40,000							
c. Understøttelse til flv. Navigationslærere	6,900							
		49,400						
			98,200					
B. Eksaminer for Maskinister:								
1. Eksamens- og Bedømmelseskommissioner:								
a. Lønninger	Kr.							
1. Direktøren for Maskinistundervisningen	6,800							
2. Eksaminatorer og Meddommere (anslaet)	13,300							
b. Dagpenge og Rejsudgifter (anslaet)	800							
c. Andre Udgifter (anslaet)	12,700							
Herunder Honorar 300 Kr.								
		33,600						
2. Fremme af Maskinisters Undervisning		11,100						
3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater m. m.		9,000						
Heraf ekstraordinært 6,600 Kr.								
4. Understøttelse til:								
a. uformuende Maskinister, der forbereder sig til eller har bestaaet den almindelige eller udvidede Maskinisteksamen (anslaet)	35,000							
b. uformuende Maskinpassere (anslaet)	1,500							
		36,500						
			90,200					
C. Skoleskibet for vordende Sømand »Georg Stage«			10,000					
D. Registrerings- og Skibsmaalings Bureauet:								
1. Lønninger til Embedsmænd	16,050							
2. Kontorhold	10,520							
3. Registreringskontorerne	10,200							
4. Udgifter ved Registrerings- og Skibsmaalingsvæsnet, herunder Udgifter ved Indregistreringen m. m. af Fiskerfartøjer og Sten-fiskerfartøjer	17,600							
Herunder Honorar 740 Kr.			54,370					
E. Andre Udgifter ved Søvæsnet:								
1. Mønstringsvæsnet:								
a. Til Mønstringsbestyreren i København for Udførelsen af de i Lov Nr. 67 af 12. April 1892 om Forhyringsagenter m. m. ommeldte Forretninger for Københavns Vedkommende	Kr.							
1. Honorar	1,616							
2. Kontorholdsvederlag	7,475							
		9,091						
b. Vederlag i Henhold til Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 9 til forskellige Mønstringsbestyrere udenfor København	1,822							
c. Andre Udgifter vedrørende Forhyringsvæsnet (anslaet)	200							
			11,113					
2. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 3 af 3. Januar 1911 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. (anslaet):	Kr.							
a. Honorarer	3,050							
b. Dagpenge og Rejsudgifter	7,450							
c. Andre Udgifter	1,500							
		12,000						
3. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe (anslaet):	Kr.							
a. Honorarer	6,500							
b. Dagpenge og Rejsudgifter	5,500							
c. Andre Udgifter	3,000							
		15,000						
4. Udgifter i Henhold til midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie (anslaet):								
a. Honorarer	3,500							
b. Rejsudgifter	500							
c. Andre Udgifter	500							
		4,500						
5. Tilskud til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed, indtil			4,000					
6. Til Trykning og Indbinding af den i Sølovens § 35 ommeldte Skibsdagbog og Maskindagbog (anslaet)			3,000					
7. Udgifter i Henhold til den i Lov Nr. 40 af 25. Marts 1892 § 19 paabudte Ansættelse til Hestekraft af Maskiner i danske Dampskibe (anslaet)			500					
8. Udarbejdelse af Søulykkestatistikken i Henhold til Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 12 (anslaet)			3,300					
Herunder Honorar 1,100 Kr.								
9. Understøttelser til Søfolk, der søger Undervisning udenfor Navigationsskoler			2,200					
						55,613		
							380,358	
<b>B. Overordentlige Udgifter.</b>								
1. Tilskud til »Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne«, 4de Del af et 5-årigt Bidrag							1,000	
2. Udgifter ved Indførelsen af det metriske System for Maal og Vægt, jfr. Lov Nr. 124 af 4. Maj 1907 (anslaet)							5,000	
3. Driftstilskud til Aktieselskabet »den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«, 2den Del af et 3-årigt Bidrag paa 25,000 Kr. aarlig							25,000	
								31,000
Af Anmærkningerne til Lovforslaget bidsætter vi følgende:								
Til A. I. B. 1. Beløbet udkommer saaledes:								
a.	Understøttelse til Navigationsskolelærer Nørbys Enke	400						
b.	Andersens Enke	450						
c.	Jepsens Enke	300						
d.	Tønnesens Enke	400						
e.	Navigationsskolebestyrer Bidstrups Enke	300						
							1,850	
Til A. III. A. 1. Samme Beløb som for Finansaaret 1912—13.								
Det under 1. a. 2. opførte Beløb fordeler sig saaledes:								
Vederlag til en Meddommer	2,000 Kr.							
med pædagogisk Uddannelse	2,500							
							4,500 Kr.	
Det under 1. c. opførte Beløb agtes anvendt til Kontorudgifter ved Navigationsdirektorembetet samt til Udgifter ved Eksamination af Elever, der ikke er forberedt ved den Skole, ved hvilken de eksamineres.								
Til A. III. A. 2. Paa de tre sidste Finanslove har denne Konto været opført med et Beløb af 35,500 Kr., hvoraf ekstraordinært 10,000 Kr. Under Hensyn til, at der i indeværende Rigsdagssamling tænkes forelagt Lovforslag angaaende en Omordning af Navigationsskolevæsnet, har man fundet det rigtigst paa nærværende Lovforslag at opføre Kontoen med det ordinære Beløb, men man forbeholder sig eventuelt at stille Ændringsforslag om Forhøjelse af Tilskudet.								
Det bemærkes, at medens efternævnte Navigationsskoler, nemlig i København, Svendborg Nordby, Aalborg, Marstal og Bogs opfylder de i Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 § 16 foreskrevne Betingelser, er dette ikke Tilfældet med Rønne Navigationsskole. Denne har nemlig i de sidste tre Aar dimitteret som bestaaet et gennemsnitligt Elevental, som beregnet efter den i Lovens angivne Maade udgør 9 $\frac{1}{2}$ %, hvoraf $\frac{4}{5}$ til den almindelige Styrmandseksamen, medens Loven forudsætter henholdsvis 10 og 6 Elever. I Henhold til nævnte Lovs § 16, 1ste Stykke, skulde Skolen herefter indstilles til at miste sit i § 14 a. nævnte faste Tilskud. Det skal imidlertid hertil bemærkes, at Skolens hele Virksomhed ikke er angivet ved ovenstaaende Tal, idet der i det anførte Tidsrum er dimitteret som bestaaet desuden 6 Elever til Fiskeskipperproven og 2 Elever til Sætteskipperproven. Endvidere foretages der ved Skoleus Forberedelse til Maskinisteksamens 2de Afdelinger, og ikke faa Elever er i det nævnte Tidsrum bleven dimitteret som bestaaet til disse Eksaminer. Naar heuses hertil, samt til Øen Bornholms afsides Beliggenhed, den Betydning Skolen har for Øens Sømandsbefolkning, og de daarlige Forhold paa Fragtmarkedet, der i ikke ringe Grad har haft Indflydelse paa Tilgangen af Styrmandselever, maa man anse det for uheldigt at berøve denne Navigationsskole det omhandlede Tilskud og derved umuliggøre dens Eksistens. I Betragtning heraf har man paa nærværende Finanslovsforslag ikke foretaget nogen Reduktion af den paagældende Konto.								

Til A. III. A. 3.—5. b. Samme Beløb som for Finansaaret 1912—13.	
Til A. III. A. 5. c. Beløbet fordeles sig saaledes:	
Til fhv. Navigationsskolelærer P. H. Heegaard .....	1,200 Kr.
- - - - - R. W. Poulsen .....	300 -
- - - - - O. Mathiasen .....	1,200 -
- - - - - A. Landt .....	1,200 -
- - - - - Bestyrer af Nordby Navigationsskole C Drewsen ...	1,500 -
- - - - - af Bogo Navigationsskole, Professor S. Svendsen .....	1,500 -
	6,900 Kr.

Til A. III. B. 1. a. 1. Som for Finansaaret 1912—13.

Til A. III. B. 1. a. 2. Beløbet fordeles sig saaledes:

2det Medlem af Eksamenkommissionen .....	1,200 Kr.
3die Medlem af Eksamenkommissionen .....	960 -
Bedømmelseskommissioner:	
Eksaminatorer .....	3,970 -
Meddommere .....	7,170 -
	13,300 Kr.

Til A. III. B. 1. b. Som for Finansaaret 1912—13.

Til A. III. B. 1. c. Beløbet fordeles sig saaledes:

Tilsyn ved de forskellige skriftlige Udarbejdelser .....	1,900 Kr.
Lokaler til Eksaminernes Afholdelse:	
i Kjøbenhavn .....	2,500 Kr.
udenfor Kjøbenhavn .....	500 -
	3,000 -
Eksamenkommissionens Kontorudgifter m. m. ....	5,000 -
Skrivo- og Tegnmateriale, Beviser, Protokoller, Tegninger .....	2,800 -
	12,700 Kr.

Til A. III. B. 2. Paa Finansloven for Finansaaret 1912—13 er bevilget et Beløb af 10,100 Kr., indbefattende et Beløb af 1,000 Kr. som 3die Del af en 3aarig Bevilling paa 1,000 Kr. aarlig. Statens Tilskud til de 6 godkendte Maskinistkursus i Provinserne (ved de tekniske Skoler i Aarhus, Helsingør, Odense og Svendborg og ved Navigationsskolerne i Aalborg og Ronne) har derved i de tre sidste Finansaar kunnet udgøre 1,000 Kr. aarlig til hvert. Bevarelsen af dette Tilskud maa anses for særdeles ønskelig, idet de paagældende Kursus ikke vil kunne opretholdes uden saadant Tilskud, og en Nedlæggelse af noget af dem vilde være særdeles uheldig. Det foreslaas derfor fremdeles at tillægge de omhandlede Kursus et Tilskud af hvert 1,000 Kr. eller i alt 6,000 Kr.

Det paa nærværende Konto bevilgede Beløb er derhos forøjet med et Beløb af 1,000 Kr. I saa Henseende bemærkes, at Ministeriet for Handel og Søfart fra Bestyrelsen for Horsens tekniske Skole har modtaget Andragende om et Tilskud af Statskassen til det ved Skolen oprettede Maskinistkursus. Bestyrelsen har anført, at der i Aaret 1911 fra Kursuset til den almindelige Maskinisteksamen har været indstillet 8 Elever, der alle er bestaaet med en Gennemsnitskarakter af 71,1, samt at Kursuset, til hvilket Kobstadkommunen yder et aarligt Tilskud af 300 Kr., ikke vil kunne opretholdes uden Hjælp fra Staten. Idet man, navnlig ogsaa under Hensyn til, at der i Horsens findes en Del Maskinfabriker, maa anses det for ønskeligt, at det omhandlede Maskinistkursus opretholdes, foreslaas det at tilstaa den nævnte tekniske Skole et Tilskud af 1,000 Kr. eller samme Tilskud som de øvrige godkendte Maskinistkursus i Provinserne.

Det opførte Beløb vil herefter fordele sig saaledes:

Til de tekniske Skoler i Helsingør, Aarhus, Odense, Svendborg og Horsens, samt Navigationsskolerne i Aalborg og Ronne hver 1,000 Kr. ....	7,000 Kr.
Til Kjøbenhavns Maskinist-skole .....	1,500 -
Til Maskinistkursus, som forbereder til de elektrotekniske Fag .....	2,200 -
Uddannelse af Lærere .....	400 -
	11,100 Kr.

Til A. III. B. 3. Paa Finansloven for Finansaaret 1912—13 er bevilget et Beløb af 2,400 Kr. i Lighed med, hvad Tilfældet har været siden 1900—01. Kontoen foreslaas for Finansaaret 1912—14 forøjet med en ekstraordinær Bevilling af 6,600 Kr., hvilket Beløb tænkes anvendt til Anskaffelse af 3 Motorer. Ved den i Henhold til Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. af 12. April 1911 indførte Motorpasserprøve, skal Eksaminanderne nemlig godtgøre Kendskab til Motorers Gangsætning, Pasning og Eftersyn, hvilken Fordring ikke vil kunne ske Fyldest med mindre der paa Eksaminationsstedet findes en Motor, som vedkommende Bedømmelseskommission kan benytte, og som er indrettet til det omhandlede Formaal. Da Proven afholdes 3 Steder i Landet, nemlig i Aarhus, Odense og Kjøbenhavn, vil der, som ovenfor anført, udkræves Anskaffelse af 3 Motorer, der i Følge indhentede Oplysninger vil kunne erholdes for det ovennævnte Beløb af 6,600 Kr.

Til A. III. B. 4. og C. Samme Beløb som for Finansaaret 1912—13.

Til A. III. D. 1. Do herunder opførte Beløb, med Hensyn til hvilke isvrigt henvises til Lov Nr. 57 af 1. April 1892 om danske Skibes Registrering m. m. §§ 3 og 74, fordeles sig saaledes:

	Ansæt i Klasse fra	Lønning Kr.	Aldertillæg Kr.	Ialt Kr.
Bureauchefen .....	1/3 1905	4,800	400	5,200
Skibsregistrator .....	1/7 1890	3,200	1,000	4,200
Den retskyndige Registrator .....	1/3 1906	3,200	250	3,450
Skibsmaleren .....	1/4 1912	3,200		3,200
		14,400	1,650	16,050

Til A. III. D. 2.—4. Samme Beløb som for Finansaaret 1912—13.  
Til A. III. E. 1. a—c. Samme Beløb som for Finansaaret 1912—13.  
Til A. III. E. 2. a—c. Samme Beløb som for Finansaaret 1912—13.  
Til A. III. E. 3. a—c. Samme Beløb som for Finansaaret 1912—13.  
Til A. III. E. 4.—9. Samme Beløb som for Finansaaret 1912—13. (Sluttet.)

## Kend dit Skib.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende's* Nr. 72 kritiserer Hr. Professor Hansen Bogen »Kend dit Skib«, en bearbejdet Oversættelse af T. Walton's »Know your own ship« ved H. C. Lagesen og John Kruse.

Efter et Par velvillige og nedladende Ord, som man skulde vente maatte resultere i »ikke skyde paa Pianisten, han gør sit bedste«, aabner Professoren et skarpt Bombardement paa Bogen — nej kun paa 5 Sider, hvor Stabilitets Forhold behandles.

Kritiken af Side 113, af øverst Side 114 og af Siderne 115 og 116 imodegaas lettest ved at anføre Direktør ved Orlogsværftet Tuxen's Definitioner af samme Emne i hans »Theoretiske Skibsbygning«.

Til Stykket om Side 113. »..... Krængningen af Legemet tænkes stedse udført saaledes, at Volumet af den Vandmasse, som det deplacerer, forbliver konstant«.

Til Stykket om øverst Side 114: »Der som et Legeme, der flyder i Ligevægt krænges en uendelig lille Vinkel, saaledes at Deplacementet forbliver uforandret, og dersom Opdriftslinien efter Krængningen skærer Opdriftslinien før Krængningen, da vil dette Skæringspunkt være Metacentret.«

»Belægelsen for at de to Opdriftslinier skære hinanden vil findes nærmere behandlet i Hydrostatiken. Det skal kun her omtales, at for et Skib vil der paa Grund af dets symetriske Form, altid være Skæring mellem Opdriftslinierne ved Krængning tværskibs og langskibs.«

Hr. Tuxen tager ikke saa tungt paa Tingene, Snurrepiberier henviser han til Hydrostatiken.

Til Stykket om Siderne 115 og 116: »Man finder undertiden, at Benævnelsen »Metacenter« er anvendt paa Skæringspunktet mellem to paa hinanden følgende Opdriftslinier, selv naar ingen af dem svarer til en Ligevægtstillling. Da dette let giver Anledning til Misforstaaelse, vil der her ved Metacentret kun blive forstaaet ovenfor definerede Punkt.«

I det sidste Stykke af Side 114 er Hr. Hansen utilfreds med den populære Definition af Metacentret; saa slaar vi op i Hr. Hansen's egen Bog, han siger: »Metacentret kan altsaa defineres som Projectionen paa en Rotationsplan af den korteste Afstand mellem to konsekutive Opdriftslinier, hvoraf i hvert Fald den ene hører til en Ligevægtstillling.« Ja den er pæn, d'Hrr, Lagesen og Kruse optager den sikkert gerne i Bogens anden Udgave!

De to sidste Punkter i Kritiken vil vi gemme til en anden Gang ellers, kan det blive for trættende.

Hvad der foranlediger mig til at gribe Pennen er min Forbavselse over Hr. Hansens Nedsabling af en som han selv siger — *f o r b e d r e t* — Oversættelse af en i England anset Bog. Efter Hr. Hansens Omtale maa *Dansk Søfartstidendes* Læsere jo blive bange for at købe Bogen. Men vi har jo hidtil intet haft paa dette Omraade, maa

vi saa ikke være d'Hrr. Lagesen og Kruse taknemlige, fordi de udarbejder en Bog, som giver Standsfæller Stof til Eftertanke — lad det maaske mangle lidt paa videnskabelige Udtryksformer, (som ofte i deres ulastelige Korrekthed er uforstaaelige for Lægmand), saa er i Bogen netop de Ting behandlet, som det praktiske Liv kræver. d'Hrr. Bearbejdere er sikkert taknemlige for enhver Retelse af de Fejl, som maatte findes; en privat Henvendelse for Eksempel kunde maaske afhjælpe saadanne, saa næste Udgave bliver mere fuldkommen.

Efter at have læst Hr. Hansens Indlæg gik jeg op i Industriforeningen for at laane »Kend dit Skib«, men de havde den ikke (i mine unge Dage har jeg baade ejet og læst den engelske Bog), derimod fandt jeg et Værk om den »moderne Skibsbygningskunst« af Professor Hansen. I mit stille Sind havde jeg hebrejdet ham, at han kun kritiserede, men der gjorde jeg ham Uret, jeg fandt en Bog paa 504 Sider, 46 Tavler med 578 Tegninger lige fra Metacentrer Diagrammer, hvor Metacentret kan maales fra Kølen, til 6 forskellige Sorter Aaregasser.

Hr. Hansen slutter sin Kritik saaledes: »... Bogen kan maaske give Stødet til, at Fordringerne om en fyldigere Uddannelse i Skibsbygning af de vordende Skibsførere vinder Tilslutning.«

Hvorfor dog skærpe Eksaminensfordringerne, hvorfor ikke hellere opuntre til Selvstudium? En Ekstrakt af de 504 Sider kunde vist blive en gavnlig Konkurrent til Bogen, vi har under Behandling, men — og nu gør jeg som Hr. Hansen, jeg slaar ned paa det svage Punkt — saa maatte Tegningerne af Staalstrukturene, som er trykt i 1910, føres »up to date«. Skibsbygningskunsten har gjort store Fremskridt siden Originalerne blev bygget.

Nylandsvej Nr. 71, Frederiksberg, den 10de Oktober 1912.

Jac. v. Rosen.

## Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

### Laste- og Losse-Forhold i Barreiro.

Herom skriver Firmaet D. A. Knudsen & Co. i Lissabon som følger.

»Da det specielt i den senere Tid gentagne Gange er hændt, at Dampere har faaet ualmindelig lange Ophold i Barreiro, tror vi følgende Oplysninger vil være af Interesse for Rederne.

I Barreiro, som ligger vis a vis Lissabon paa den sydlige Bred af Tejo Floden, findes kun en kort Pier, langs hvilken der kun er Plads for én Baad ad Gangen for Lastning eller Losning. Trafiken paa Barreiro bestaar i Afskibning af Mineral og Losning af Kul, og da det selvfølgelig er i Købmændenes Interesse at undgaa Lægtringsudgifter, beordres Dampere altid langs Pieren for at laste eller losse. Efter de almindelige Barreiro Mineral-Certepartier begynder Tiden ikke at dreje, før Baaden er i »berth«, hvorfor man paa denne Maade risikerer at faa et meget langt Ophold, idet der ofte kommer flere Baade samtidig for at laste for en eller flere Afskibere eller for at losse Kul til Jernbanen og til de forskellige Miner og Fabrikker inde i Landet.

Da Pieren tilhører Jernbanen, er det ved Lov bestemt, at ethvert Fartøj maa hale bort fra Pieren, dersom Jernbanen selv har Brug for Pladsen. Det hænder derfor ikke saa sjældent, at de minerallastende Dampere, ogsaa efter at de har begyndt Lastningen langs Pieren, maa hale bort igen for at overlade Pladsen til en anden Dampere, som kommer med Kul til Jernbanen. Imens denne Kullast losses, regnes Tiden ikke for den minerallastende Dampere, da Mineral-Certepartierne er affattet saaledes, at Aflasterne har garderet sig imod nær sagt alle mulige

og umulige Tilfælde, som kan indtræde. Nogen speciel hurtig Lastning eller Losning kan heller ikke foregaa i Barreiro; thi selv under de gunstigste normale Forhold kan man ikke gøre Regning paa at laste eller losse over 400 Tons pr. Dag langs Pieren. Vi vil derfor anbefale Rederne ved Afslutning af Mineral-Certepartier fra Barreiro at insistere paa, at den eventuelle Ventning for »turn« ikke overstiger en bestemt Tid, og at denne Ventetid og Lastetiden begynder at dreje fra Baadens Ankomst til Barreiro (ikke Barreiro Pier) enten Baaden er i »berth« eller ej, samt at det ogsaa stipuleres, at Lastetiden skal dreje, hvis Dampere efter at være kommet i »berth« bliver beordret bort igen for at give Plads til Jernbanens egne Dampere.

Ligeledes maa vi bestemt fraraade Rederne at acceptere Kulcertepartier til Barreiro Pier, i Stedet for kun Barreiro, thi af foranstaaende vil fremgaa, at det kan være lang Tid, før en Baad kan komme langs Pieren, og er Bestemmelsesstedet i Certepartiet specielt nævnt som »Barreiro Pier«, vil ingen Losselid begynde at dreje, før Baaden er kommet langs Pieren. Det er det samme Antwerp Kompagni som afskiber Mineralen, som har fundet paa at indføre Bestemmelsesstedet »Barreiro Pier« i sine Kulcertepartier for derved at undgaa at losse Kullene i Lægtene. Ogsaa for Kulcertepartier til Barreiro vil vi anbefale, at det paasés, at Tiden for Losning drejer efter Ankomsten »whether in berth or not«.

## Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning er der hængaet en Uge, som har været fuld af Nervositet og Spænding i Anledning af Krigsforholdene paa Balkan og de mørke Skyer paa den storpolitiske Himmel. De ledende Børser knagede i deres Fuger, og Kurserne, ikke mindst paa Dampskibspapirer, trykkedes meget stærkt. Bedømt ud fra selve Fragtmarkedet alene, var Kursfaldet paa Dampskibsværdier dog rent absurd, thi ikke alene er Fragterne overalt ikke gaaet tilbage, men der er indtraadt yderligere Stigninger i flere Retninger. Først og fremmest betalles der højere Rater fra Sortehavet og Azow, desuden er Østen og U. S. særdeles faste, ligesom Kulfragterne til Østersøen og til dels Middelhavet nærmest ligger lidt bedre end for en Uge siden. Der er vedblivende et godt Begær efter Tonnage allevegne fra. Trælastfragterne fra Østersøen er paa et meget højt Niveau, medens Kornlaster igen synes at skulle blive rigeligere. Alt i alt maa Fragtmarkedet, set fra et Rederslandpunkt, siges at ligge meget tilfredsstillende. Der sluttedes i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Ø s t e n. Hvede fra Australien 40/ til U. K. eller Kontinentet pr. December—Januar. Ris Haiphong eller Saigon 41/6 fransk Havn pr. 1.—15. November. Kurrachee 23/ à 23/3 »net terms« U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) pr. Oktober—November. Bombay/Dunkerque 27/6 Dødvægt pr. 15.—31. Oktober.

Sortehavet etc. Korn Azow 21/6 Rotterdam. 22/6 »any«. 23/ Hamburg, Frcs. 26 Vestitalien, én. 26½ to. 27 tre Losschavne. Nikolajeff/Hamburg 21/ (6,900 Tons Baad). Kherson, Nikolajeff eller Odessa 21/6 »any«. 22/6 Hamburg (4,000—5,000), alt pr. prompt. Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 19/ (6,200), Annullering 30. Oktober.

Middelhavet. Esparto fra Nordafrika 18/ à 19/ pr. Ton til Firth of Forth. Erts 8/9 Hornillo/Dunkerque (6,000), 7/6 Rotterdam (4,100), 7/6 Algier/Tyncdock (3,500), 7/7½ Huelva/Garston (3,100), Tinto terms, 10/ Sevilla/Hull option 11/ Goole (1,800), Svovl Sicilien (én Plads)/Bordeaux 13/6 (1,500). For Erts fra Bilbao 7/ Ayr, 7/ Rotterdam.

**Nordamerika.** Filadelfia/Rotterdam 3/9 pr. Qr. tungt Korn (28.000 Qrs.), Baltimore til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 3/ pr. Qr. Havre, 3/1½ Hamburg, 3/3 Dunkerque (flere meget store Baade pr. November—Januar). Bomuld etc. Galveston/Liverpool eller Bremen 62/6, Havre 63/9, November; Tømmer 143/ Delfzyl og London (1.150 Stds.) Paa Timecharter 12/ Dødvægt for store Baade, Levering U. S. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

**Sydamerika.** Buenos Aires 23/6 à 23/9 O. C., 6 d. mindre direkte Havn. prompt. San Lorenzo Grænsen c. 27/6 prompt. 25/ à 25/6 November—December. 24/ à 24/6 15. December—15. Januar. Til Danmark betalles 28/ én, 28/6 to, 29/ tre Lossehavne pr. November (3.500).

**Østersøen.** Korn fra Petersborg 2/ Hvedebasis Rotterdam 2/1½ London, og fra Reval bydes 1½ d. mindre. Libau eller Windau 1/6 à 1/6¾ Havrebasis London. 1/9 Dunkerque, 2/ Rouen. Pulpwood Petersborg Mk. 36—37 Rotterdam, Frcs. 48—50 Terneuzen, 57 Rouen. For Kortprops til Østkyst Kulhavn c. 47/ pr. Favn og for D. B. ¼ Boards c. 47/6 pr. Std. til London. Fra Königsberg Korn til Rotterdam 2/ à 2/1½ Hvedebasis, Antwerpen 2/4½. Sukker Danzig/London 9/ à 9/6. Liverpool 11/ à 11/6. Kronstadt/St. Servan noteres Frcs. 65 D. B. ½ Boards. Fra tre Pladser Møllemsverig betalles Frcs. 53 D. B. ½ Boards til Havre og fra Gesle til Ghent Frcs. 52 samme Komposition.

**Kulfragter.** Fra Tynen eller Blyth 7/6 à 7/9 Kronstadt. 7/4½ à 7/7½ Libau (2.000—2.800). Åbo 8/ (2.100). Lübeck 6/6 (2.700). 7/9 Bordeaux (3.000—3.500), 7/ Rouen (1.700). 13/ Barcelona (3.300), 12/9 Genua, Savona eller Livorno (3.600), 13/6 Palermo (2.300). 12/7½ Neapel (3.000 med 1.000 Tons daglig Losning). 11/10½ Las Palmas (2.800). Fra Firth of Forth 8/6 à 8/9 Kronstadt, 7/9 Nordnorge (1.600), 8/ god dansk Provinshavn (1.200—1.300), 10/6 Gibraltar (1.800), 13/ à 13/6 Genua eller Savona, 13/6 à 14/6 Nizza (2.400 resp. 1.800 Tons). Fra Cardiff eller Newport 10/6 Kronstadt (1.200). 6/3 Calais (1.800), Frcs. 13 Algier, 14 Marseille, 12/9 Genua, 13/7½ Piræus (5.000), 12/3 Port Said, 11/6 Las Palmas eller Teneriffa, 12/ Kap Verde, 23/ à 23/6 Rio Janeiro, 21/6 à 22/ River Plate (nedre Havn), 23/6 Rosario.

(Skrrevet den 15de Oktober 1912.)

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet paa Østersøen uforandret fra sidste Uge, og enkelte Befragtere arbejder stærkere for Tonnage, medens Havnene kan besjles uden Risiko for Ishindring. Danmark har Brug for flere Sejlere for Korn og Kartoffellaster til England, ligesom Tyskland endnu har flere Kornlaster, ogsaa til England; Syd- og Vestsverig samt Østnorge har ligeledes Brug for flere Sejlere for Træ, Feldspath og enkelte Islaster. Forholdene kan saaledes betragtes som tilfredsstillende i denne Fart.

Returfragter Vest fra ligger ogsaa uforandrede fra sidste Uge saavel for Kul, Clay som Føderstofflaster. Kulfragterne er uforandrede 10 à 11 £ pr. Keel til danske og tyske Havne, Claylaster 11/ à 13/ pr. Ton; Oljekager fra franske Havne 13 à 15 Frcs. pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland gennemgaende tilstrækkelige Ladninger fra næsten alle Pladser; Königsberg slutter 7 M. og synes ikke foreløbig at ville gaa højere; Danzig staar paa et lignende Niveau. Colberg noterer enkelte Ruglaster til omkring 5 M. Stettin ligger fremdeles meget fast og slutter til ret høje Rater, saaledes skal for Mel til Aalborg være gennemført 9 M. Stralsund har endnu flere Ruglaster til 5½ M. Barth, Greifswald 6 M., Rostock 5 M., Wismar 5 à 5½ M.; ogsaa Lübeck har stadig Laster nok, men del kniber med at faa Raterne op til 5 M. og derover. Sverige og Norge er fuldstændig uforandret siden sidste Beretning, og hvad angaar Danmark, er Sukkertrafikken fra Provinserne til Kjøbenhavn i fuld Gang, ogsaa af Byg-

laster er der en Del i Markedet, ligeledes nærmest til Kjøbenhavn. Fra Kjøbenhavn sluttedes fra ankommende og ventende Dampere for Hvede til Trelleborg 2½ Kr., Svendborg 12 Øre, Aarhus 14 Øre, Odense, Aalborg 15 Øre, samt for Oljekager til Warberg og Falkenberg 3½ Kr.; endnu udbydes nogle Ladninger fra samme Dampere nærmest til Sverige.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet Cimbria

afholdt den 8. ds. en ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Ovrretssagfører Dyrhøuge.

Eneste Punkt paa Dagsordenen var Meddelelse fra Bestyrelsen om Dampskibet »H. Pontoppidan«s Forlis og Forslag om Anskaffelse af et andet Skib.

Bestyrelsens Formand, Grossero Herman Levin, meddelte, at Assurance-summen for »H. Pontoppidan«, der var Vrag, snarest vilde blive udbetalt, hvorfor Bestyrelsen gerne vilde have Bemyndigelse til at anskaffe et nyt Skib, som det maatte anse for formaals-tjenligt.

Paa Forespørgsel erklæredes, at Selskabet intet tabte, da Skibet var godt assureret; en anden Sag var, at Tidspunktet var uheldigt, men man vilde hurtigst muligt købe andet Skib.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet »Magne«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Stockholms Rederiaktiebolag Sven, foretoges den 8. ds. officiel Provetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 250 Fod langt i Hoveddækket, 37 Fod bredt og 24 Fod dybt. Maskinen er Triple Ekspansion med Overfløde-Kondensation paa 1,000 ind. HK., og Kedlerne er udstyret med Wilh. Schmidts Overheder.



**Engelsk.** ————— **C. H. Funch,**  
British Vice Consul.  
Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
træffes 10—1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.

## Skibsefterretninger

### Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Seherbert, ank. London 13./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Lissabon 15./10. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 14./10. — Anglo Dan, Tonnesen, afg. herfra 15./10. — Ant erpen, Madsen, ank. Cavalla 15./10. — Arkansas, Petersen, ank. Savannah 8./10. — Arno, Fischer, pass. Skagen 15./10. — Aurora, Gommesen, afg. Ant erpen 11./10. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Petersborg 11./10. — Beira, Lunge, ank. Hernessund 13./10. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 15./10. — C. F. Pietgen, Thomsen, ank. New York 9./10. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Holtenau 16./10. — Christian IX, Holm, afg. London 14./10. — Christianssund, Andresen, afg. Trondhjem 16./10. — Dagmar, Bøgvad, afg. Neapel 14./10. — Esbjerg, Sørensen, ank. hertil 14./10. — Florida, Andersen, ank. Vejle 13./10. — Garonne, Kromann, afg. Frederikshavn 13./10. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 10./10. — Hengest, Munck, afg. herfra 15./10. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 15./10. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 14./10. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 15./10. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 16./10. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 16./10. —

(Fortsættes Side 575.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evrope, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retningsende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

**De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.**

**2458. Tillegsbestemmelser for Lodserier, Danmark.** For nedennævnte Lodserier er der tilføjet følgende Bestemmelser vedrørende Lodsningen:

1) Eshjerg Lodseri. Lodserne er berettiget til at lodse paa Strækningen mellem Skagen og Eshjerg Havn.

2) Frederikshavn—Hirsholmen, Helsingør og Nyborg Lodserier. Lodserne er berettiget til at lodse paa Strækningen mellem Skagen og Horns-Rev (eller Grandlyb-Barre).

3) Helsingør Lodseri. Lodserne er berettiget og forpligtede til at lodse fra Sundet til Kalundborg, Halskov (Korsør) og Kundsbovej (Nyborg). (Danske Lods, Side 28, 96, 152, 155, 275, 279 og 344. Havne-Lods, Side 29, 38, 53 og 101.)

**2460. Fyr flyttet. Thyborøn-Kanal, Nordsøen.** 1) Thyborøn Kanal Forfyr er flyttet 109 m tilbage i Fyrlinien, det staar nu e. 720 m fra Bagfyret. Fyret vises fra en rød, 8 m høj Træbuaake med hvidt Buaake, lovrigt uforandret. Det midlertidige, røde, faste Forfyr er slukket. Bagfyret staar paa Ø.-Siden af Agger-Tange paa 56° 43' 20" N. Br. 8° 14' 40" Ø. Lgd.

2) Guasholm-Lob Bagfyr er flyttet 300 m S. paa i Fyrlinien Retning, Afstanden til Forfyret nu ca. 700 m. Fyret vises fra en rød Træbuaake. lovrigt uforandret. Den midlertidige, hvide Lanterne er slukket. Bagfyret staar paa V.-Siden af Agger-Tange paa 56° 43' (07") N. Br. 8° 14' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 111. Havne-Lods, Side 139. Fyr-Fort. Nr. 56 b og Nr. 60 a, b og c.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1714. Kjøbenhavn 1912.)

**2461. Rednings-Station nedlagt. Madshol, Jyllands V.-Kyst, Nordsøen.** Madshol Rednings-Station er nedlagt. c. 57° 07' N. Br. 8° 53½' Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 180 og 236. Danske Lods, Side 30 og 121.)

**2462. Vrag borttaget. Albnen V. Store-Bælt.** Vraget der laa sunket 1½ Sm V. fra Albnen Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Albnen Fyr: 54° 50' 12" N. Br. 10° 57' 57" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2395. Kjøbenhavn 1912.)

**2463. Lystende atter tændt. »Rødsand S.«, Østersøen.** Lystenden »Rødsand S.« er atter tændt. 54° 32' (48") N. Br. 11° 56' (23") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2397. Kjøbenhavn 1912.)

**2464. Vrag borttaget. Flæskholm-Flak N. Farvandet S. for Fyen.** Jagten, som var sunket N. for Kysten paa NV.-Spidsen af Flæskholm-Flak, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Kysten: 55° 01' (07") N. Br. 10° 22' (35") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2395. Kjøbenhavn 1912.)

**2465. Is ved Island.** Telegram fra Isafjorden: Den 8de Oktober. To svære Isbjerge, farlige for Søjadsen i Hunnfløi, 66° 20' N. Br. 21° 20' V. Lgd.

Telegram fra Sigulufjord: Den 12de Oktober. Meget spredt Is 12 à 16 Sm N. for Sigulufjord.

#### B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2466. Fyr tændt. Kainspje, Øsel V.-Kyst, Østersøen, Rusland.** Paa Broen ved Landsbyen Kainspje er tændt et hvidt, fast Fyr, der brænder fra 2 Timer efter Solnedgang til 2 Timer for Solopgang i Tiden fra 14de August til 14de Januar uantagen paa Helligdage. 58° 02½' N. Br. 22° 09' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

**2494. Vragtende udlagt. Elizabeth River, Hampton Roads, Chesapeake Bay.** Ved Vraget af Brøken »Iosolia d'Alia« er udlagt en Vraglystende, der viser rodt Lys med En-Formærkelser hver 7 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2 Sek., S. 81½° V. fra Old Point Comfort Fyr og N. 28° V. fra Kanten af Virginia Railway Pier V.-Ende. Old Point Comfort Fyr: 37° 00' N. Br. 76° 18½' V. Lgd.

**2495. Fyrbaaker opført. Core Sound, North Carolina.** I Core Sound er opført følgende Baaker:

1) East Drum Shoal sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 6½° V. fra Harbor Island Bar Fyr og N. 80° Ø. fra Kanten af Long Point. 34° 56' 46" N. Br. 76° 13' 49" V. Lgd.

2) West Drum Shoal sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, henholdsvis S. 24½° V. og S. 85° Ø. fra samme Punkter. 34° 56' 17" N. Br. 76° 15' 36" V. Lgd.

3) Lewis Creek sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, N. 70° Ø. fra Halls Point og S. 3° Ø. fra Kanten af Long Point. 34° 55' 07" N. Br. 76° 16' 36" V. Lgd.

4) White Point røde Fyrbaake i c. 2., m Vand, N. 69½° Ø. fra Kanten af Steep Point og S. 5° Ø. fra White Point. 34° 52' 43" N. Br. 76° 19' 45" V. Lgd.

5) Steep Point røde Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 16° V. fra Kanten af Steep Point og N. 84° Ø. fra Mill Point høje Kant. 34° 51' 33" N. Br. 76° 21' 05" V. Lgd.

6) Mill Point sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, henholdsvis S. 30° V. og S. 38° Ø. fra sidstnævnte Punkter. 34° 50' 40" N. Br. 76° 22' 02" V. Lgd.

7) Nelsons Bay sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 42° V. fra Kanten af Steep Point og S. 3° Ø. fra Kanten af Mill Point. 34° 50' 42" N. Br. 76° 22' 42" V. Lgd.

8) Piney Point sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 31° V. fra Kanten af Mill Point og S. 57° Ø. fra Piney Point vestre Kant. 34° 49' 11" N. Br. 76° 24' 23" V. Lgd.

9) Brecks Point sorte Fyrbaake i c. 3. m Vand, S. 38° V. fra Kanten af Mill Point og S. 79° Ø. fra Kings Point. 34° 48' 56" N. Br. 76° 25' 07" V. Lgd.

10) Bretts Bay røde Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 42° V. fra Piney Point og S. 87° Ø. fra Kings Point. 34° 49' 06" N. Br. 76° 25' 35" V. Lgd.

11) Kings Point sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 39½° V. fra Piney Point høje Kant og N. 26½° V. fra Forten Island høje Kant. 34° 48' 37" N. Br. 76° 25' 58" V. Lgd.

12) Davis Shore røde Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 79½° V. fra Forten Island vestre Kant og N. 31° V. fra Goose Island høje Kant. 34° 46' 31" N. Br. 76° 27' 10" V. Lgd.

13) Davis Island sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, N. 49° Ø. fra Kanten af Bells Point og S. 89° Ø. fra Davis Island vestre Kant. 34° 45' 13" N. Br. 76° 27' 53" V. Lgd.

14) Jarrrets Bay sorte Fyrbaake i c. 1.5 m Vand, S. 67½° V. fra Shingle Point vestre Kant og N. 18° Ø. fra Kanten af Bells Point. 34° 44' 37" N. Br. 76° 29' 34" V. Lgd.

15) Bells Point sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 42° V. fra Kanten af Shingle Point og S. 12° Ø. fra Davis Island vestre Kant. 34° 43' 25" N. Br. 76° 28' 50" V. Lgd.

16) Straits Entrance sorte Fyrbaake i c. 1.5 m Vand, N. 74½° V. fra Cowpen Island vestre Kant og N. 32° Ø. fra Kanten af Shell Point. 34° 43' 05" N. Br. 76° 29' 58" V. Lgd.

17) Marshallsburg røde Fyrbaake i c. 1.5 m Vand, S. 44° V. fra Kanten af Bells Point og N. 13° Ø. fra Kanten af Shell Point. 34° 42' 54" N. Br. 76° 30' 55" V. Lgd.

18) Harkers Island sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 38° V. fra Kanten af Pynten paa V.-Siden af Sleepy Creek Indløb og S. 85° Ø. fra Kanten af Crab Point. 34° 43' 07" N. Br. 76° 31' 37" V. Lgd.

19) Crab Point røde Fyrbaake i c. 2., m Vand, henholdsvis S. 73° V. og S. 20° V. fra sidstnævnte Punkter. 34° 43' 00" N. Br. 76° 32' 35" V. Lgd.

20) Westmonth Bay sorte Fyrbaake i c. 2., m Vand, S. 3° V. fra Ø.-Kanten af Chadwicks Creek Indløb. 34° 43' 04" N. Br. 76° 33' 15" V. Lgd.

21) North River røde Fyrbaake i c. 0. m Vand, S. 72° V. fra Kanten af Pynten paa V.-Siden af Chadwicks Creek Indløb og N. 4° V. fra Harkers Island høje Kant. 34° 42' 57" N. Br. 76° 35' 18" V. Lgd.

22) Shepherd Shoal røde Fyrbaake i c. 1. m Vand, S. 45° V. fra Harkers Island vestre Kant og N. 10½° V. fra Middle Marshes Island vestre Kant. 34° 42' 20" N. Br. 76° 35' 51" V. Lgd.

23) Middle Marshes sorte Fyrbaake i c. 1. m Vand, S. 9° V. fra Kanten af Lenoxville Point og S. 82° V. fra Middle Marshes Island vestre Kant. 34° 42' 01" N. Br. 76° 37' 04" V. Lgd.

Man advares imod at kollidere med Baaker: e. inden Frøene tændes.

### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**2496. Tønde inddraget. Southwest Shoal, Tampa Bay, Florida. Forøede Stater i Nord-Amerika.** Southwest Shoal Spidstønde S W 18 er inddraget. 27° 34' 48" N. Br. 82° 50' 00" V. Lgd.



**2467. Fyr tændt.** Galliran (Althraach), Arensburg, Øsel, Riga Bugt. Paa Øen Galliran er opført en Fyrplæke, paa hvilken der brænder et hvidt Lyuliy, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Den tidligere Plæke vil blive borttaget, c. 580 09' 3" N. Br. 29° 47' 0" Lgd. (Kort Nr. 205.)

**2468. Tønde udlagt.** Lysørret Rev, Østersøen. Paa Ø-Siden af Lysørret Rev er udlagt en hvid rød-hvid Spiritønde med to fra hinanden vendte Koste, 57° 37' 20" N. Br. 21° 38' 18" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

**2469. Stormsignal-Stationens Beliggenhed.** Chlapau, Rixdift St., Tyskland. Stormsignal-Stationen N. for Landstøden Chlapau staar paa 54° 48' 57" N. Br. 18° 22' 11" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2004. Kjøbenhavn 1911.)

**2470. Vrag borttaget.** »Adler-Grund« Fyrskib SSV. Vraget af Galtesen »Freia« SSV, for »Adler-Grund« Fyrskib er borttaget og Afmærkningerne inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 12 m. 54° 48' 23" N. Br. 14° 21' 51" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2131. Kjøbenhavn 1912.)

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2472. Fyr og Afmærkning forandret.** Belgoland, Tyskland. A. Som en Folge af ny Opmåling er der sket følgende Forandringer i Afmærkningerne ved Helgoland: 1) I Nordhøjen, Sørt Spidsstønde Nr. 1 ligger nu i 11 m Vand paa 54° 12' 16" N. Br. 7° 52' 56" Ø. Lgd. 2) I Südhøjen, n) Sørt Spidsstønde Nr. 1 ligger i 8 m Vand paa 54° 10' 03" N. Br. 7° 54' 19" Ø. Lgd. b) Kød Spidsstønde A ligger i 10 m Vand paa 54° 09' 56" N. Br. 7° 54' 30" Ø. Lgd. c) Kløkkelønden Høgslevan ligger i 22 m Vand paa 54° 09' 27" N. Br. 7° 53' 56" Ø. Lgd. d) I den hvide Banketønde Loreley-Bank S ligger i 12 m Vand paa 54° 11' 18" N. Br. 7° 53' 46" Ø. Lgd. 4) Den hvide Spløtønde Steingrund N. ligger i 13 m Vand paa 54° 14' 43" N. Br. 8° 03' 40" Ø. Lgd.

B. Opmålingsstationerne er inddraget. C. Banketønde paa Klittene ved det S-lige Faldhøj er forandret som følger: 1) Det hvide, faste Fyr paa Ø-Banken lyser nu fra S. 1° Ø. gennem S. til S. 48° V. 2) Det hvide Fyr med Formærker paa V-Banken lyser fra S. 1° Ø. gennem S. til S. 35° V.

D. Paa Ø-Banken er der i Højde med det hvide, faste Fyr til Forsøg tændt et hvidt Fyr med Te-Formærker hver 12 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., der lyser fra N. 15° Ø. gennem Ø. til S. 30° Ø. Synsvide: 10 Sm. 54° 11' 02" N. Br. 7° 55' 03" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1730 og 2045. Kjøbenhavn 1912.)

**2473. Vrag.** Elbm. Dampingen »Vandalin« er stukket i 15 m Vand umiddelbart V. for Liniøen »Brokørf« Fyr overet med Holleweatern Fyr, c. 660 m mellem for Krantsund Ledefyr-hjule. Ved Vraget er udlagt et Mærkeskib, der paa Masten har et rødt Flag over en sort Kugle eller et grønt Lys over et hvidt Lys. Fra en Ra. i Ø.—V., vises 2 sorte Kugler eller 2 hvide Lanterner (den ene over den anden). Det er tilhadt at passere Vraget forsigtigt og med langsom Fart. Vraget kan passeres paa begge Sider og man skal benytte det Løb, hvorved man faar Vraget paa Buebordets Side under Passagen. Vraget vil snarest blive borttaget og Bjergningsforøgelsen vil da fore de ovennævnte Signaler medens Mærkeskibet vil blive inddraget. Vraget: 53° 45' 04" N. Br. 9° 24' 43" Ø. Lgd.

**2474. Vrag afmærket.** »Wasser« Fyrskib NV. En stor Lystønde med V-Tophetegnelser og som viser rødt Et-Blink hver 7. Sek., Blink 2. Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt i 30 m Vand c. 600 m V. fra Vraget af den sunnede Torpedohvad. 53° 59' 0" N. Br. 7° 35' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2350. Kjøbenhavn 1912.)

**2475. Vintermærkning.** Holland. I Holland er Udgangningen af Vintermærkningerne paa begyndt.

**2476. Vrag foregæves eftersøgt.** Bollen van Goeree. Vraget paa Bollen van Goeree er foregæves eftersøgt. 51° 50' 0" N. Br. 9° 36' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2353. Kjøbenhavn 1912.)

### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland Irland.

**2477. Skær afmærket.** Mécot Ouest. Anse du Rouquet. Anse de Vanville. Frankrig. Ved Skæret Mécot Ouest er udlagt et sort Sømærke med Cylindere. 49° 39' 33" N. Br. 1° 53' 18" V. Lgd.

**2478. Vrag afmærket.** Brighton. England. Et Vrag med en Mast c. 6 m over Vandet ligger i 20 m Vand c. 5½ Sm SSO, fra Brighton V.-Pier. 50° 44' 34" N. Br. 0° 03' 34" V. Lgd.

**2479. Afmærkning forandret.** Queenstown. Irland S.-Kyst. 1) En sort Lystønde, der viser

hvidt Lys med Formærker, er udlagt 7, Kil N. 3° Ø. fra Gamden Fort F. S., der ligger paa 51° 48' 27" N. Br. 8° 16' 34" V. Lgd.

2) Currahe Bank sorte Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærker, er flyttet 1, Kil N. 3° Ø. i og ligger nu 3, Kil N. 85° Ø. fra Spilke Island vestre Kant.

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2480. Fyr forandret.** Port de Saint-Nazaire, Frankrig. Den mørke Viinkel — fra S. 49° V. til Land — i det røde, faste Fyr paa V.-Molen ved det ny Indløb til Port de Saint-Nazaire er borttaget. Lørrigt uforandret. 47° 15' 59" N. Br. 2° 12' 13" V. Lgd.

**2481. Vrag afmærket.** Pass du Nord, Giroude. En grøn Tønde med Cylindere er udlagt V. for Pointe de la Coubrè ved Vraget af Dampjeren »Georgios«, som er over Vandet ved Lavvande. 45° 43' 02" N. Br. 1° 16' 13" V. Lgd.

**2482. Fyr tændes.** Port de Sali, Marokko, Afrika. I Oktober 1912 tændes et grønt, fast Fyr paa Inderenden af Broen ved Sali, Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 2 Sm. 32° 17' 55" N. Br. 9° 14' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2833. Kjøbenhavn 1911.)

**2483. Afmærkning forandret.** Rio Nunez, Frankrig. En rød Spidsstønde med rød Kegle er udlagt i 6 m Vand S. 54° V. fra Pointe du Pierre og N. 33° V. fra Øen Gonzales. Denne Tønde ligger i Stedet for den røde og sorte Tønde ved Indløbet til Rio Nunez. c. 10° 31' N. Br. 14° 45' Ø. Lgd.

**2484. Oplysning om Fyr og Afmærkning.** San Antonio, Iha do Principe, Afrika. 1) Tønden, som ligger i San Antonio Havn, ligger der ikke mere. 1° 40' N. Br. 7° 26' Ø. Lgd.

2) Det hvide, faste Fyr paa Ponta Garcia, S. for San Antonio Havn, kan ikke skilles fra Lysene i Havneved, og ses ligesom disse kun c. 6 Sm. 1° 37' 30" N. Br. 7° 27' 21" Ø. Lgd.

**2485. Fyr forandret.** Etang du Nord, Gristonstone Island, Megadalen Islands, Gulf of St. Lawrence, Canada. Etang du Nord Fyr er omhyldet med et hvidt Lantier, der staar tæt SV. for det gamle Fyr, og som viser To-Lyn hver 20 Sek., Lyn ½ Sek., Mørke 1½ Sek., Lyn ½ Sek., Mørke 1½ Sek., Flammens Højde: 28 m. Synsvide: 15 Sm. 47° 23' 20" N. Br. 61° 57' 23" V. Lgd. Det gamle Fyrtårn nedrevs.

**2486. Ledefyr flyttet.** Kouichoungacensis River, St. Louis Gully, Northumberland Strait, New Brunswick Ø.-Kyst. Ledefyrene gennem Løbet over Barron ved St. Louis Gully staar nu paa N.-Siden af Kouichoungacensis River. Forfyrret staar paa 46° 47' 04" N. Br. 64° 54' 00" V. Lgd. Bagfyret staar 280 m S. 70° V. fra Forfyret.

**2487. Tønde udlagt.** Charlottetown Harbour, Hillsborough Bay, Prince Edward Island S.-Kyst. En rød og sort vandret striket Stumtønde er udlagt ved Middle Ground i 5, m Vand c. 8 m N. 84° V. fra Rosbank Point. 46° 13' 21" N. Br. 63° 07' 32" V. Lgd.

**2488. Tønder udlagt.** Musquash Harbour, Bay of Fundy. 1) En sort Spiritønde er udlagt i 3 m Vand ud for S.-Enden af Granham Lodge, N. 64° V. fra Musquash Head og N. 30° V. fra Western Head. 45° 08' 55" N. Br. 66° 15' 21" V. Lgd. 2) En rød Spiritønde er udlagt i 3 m Vand ud for N.-Enden af Granham Lodge, N. 61° V. fra Musquash Head og N. 22° V. fra Western Head. 45° 09' 04" N. Br. 66° 15' 27" V. Lgd.

**2489. Vrag borttaget.** Skær tændt, Broad Sound, Boston Bay, Massachusetts. Forenede Stæler i Nord-Amerika. 1) Vraget af »Davis Palmer« i Broad Sound er borttaget og mindste Dybde paa Stedet er nu 11 m. 42° 22' 19" N. Br. 70° 55' 29" V. Lgd.

2) Et Skær med 9, m Vand er fundet 1½ Sm N. 38° Ø. fra Great Faun Bar Baake. Skæret er c. 180 m langt i Ø.—V. og c. 90 m bredt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 238. Kjøbenhavn 1910.)

**2490. Vrag.** Block Island Sound, Rhode Island. Et Vrag med en Mast 1½ m under Vandet og et Spir over Vandet ligger i 38 m Vand c. 6½ Sm S. 73½° Ø. fra Monthauk Point Fyr. 41° 05' 54" N. Br. 71° 43' 12" V. Lgd.

**2491. Tønde udlagt.** Mystic River, Fisher Island Sound, Long Island Sound, Channel Rocks Spidsstønde 16 A er udlagt i c. 3 m Vand i Indløbet til Mystic River. S. 40½° V. fra Morgan Point Fyr og N. 86½° V. fra Ram Island Reef Baake. Morgan Point Fyr: 41° 19' N. Br. 71° 59½° V. Lgd.

**2492. Lystønder udlagt.** West Way, Rookaway Inlet, Jamaica Bay, New York. 1) Dreling Lystønde B, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i c. 4 m Vand. S. 30° V. fra Coney Island Ø.-Ende og N. 86° V. fra Rookaway Beach Rednings-Station.

2) Dreling Lystønde C, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i c. 3, m Vand. S. 66° V. fra Kanalen af Point Breze og S. 33° Ø. fra Coney Island Ø.-Ende. Coney Island: 40° 34½° N. Br. 74° 00' V. Lgd.

**2493. »Northeast End« Fyrskib atter udlagt.** New Jersey. »Northeast End« Fyrskib Nr. 44 er atter udlagt, og Reservelyskib Nr. 51 er inddraget. 38° 57½° N. Br. 74° 29½° V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1573. Kjøbenhavn 1912.)

**2487. Afmærkning forandres. Cedar Keys, Florida.** Omtrent den 17de Oktober 1912 sker følgende Forandringer i Afmærkningen af Cedar Keys: 1) Sea Horse Key Stumpplønde 7 inddrages. 2) Depot Key Middle South. End Spidstønde 12 flyttes c.  $\frac{3}{4}$  Sm S. 86 $\frac{1}{2}$ ° V. i, kaldes Middle Ground Southwest End Tønde 12 og skal ligge i c. 2, i Vand, S. 46 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Dredged Cut Baako og N. 77 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Depot Key højre Kant. 3) Way Key Middle Ground Stumpplønde 11 flyttes c. 275 m S. 13 $\frac{1}{2}$ ° V. i, kaldes Grassy Key Tønde 11 og skal ligge i c. 2, i Vand, N. 71 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Depot Key højre Kant og N. 41 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Cedar Keys Fyr, der ligger paa c. 29° 05 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 83° 04' V. Lgd.

**2488. Fyr tændes. St. Andrews Bay, Florida.** Omtrent den 1ste November 1912 tændes følgende ubevogtede Fyr: 1) Port Shoal hvide, faste Fyr, der vises fra en sort Baako i c. 3, i Vand paa NØ-Enden af Grunden V. for Davis Point, S. 59° 0' V. fra Kanten af Red Fish Point (Bluff) og N. 35° V. fra Kanten af Davis Point. 30° 07' 42" N. Br. 85° 41' 38" V. Lgd.

2) Courtney Point Shoal hvide, faste Fyr, der vises fra en sort Baako i c. 2, i Vand paa Ø-Enden af Grunden, som gaar ØNØ. i fra Courtney Point, henholdsvis N. 64 $\frac{1}{2}$ ° V. og N. 8° V. fra samme Punkter. 30° 08' 56" N. Br. 85° 41' 26" V. Lgd.

3) Red Fish Point røde, faste Fyr, der vises fra en hvid Baako i c. 2, i Vand paa NØ-Enden af Grunden ud for Red Fish Point, S. 41° V. fra Kanten af Masseliners Bayou East Bank og N. 64° V. fra Kanten af Town Point. 30° 08' 33" N. Br. 85° 40' 03" V. Lgd.

4) Dyers Point Shoal røde, faste Fyr, der vises fra en hvid Baako i c. 2, i Vand paa SV-Kanten af Grunden ud for Dyers Point, S. 81 $\frac{1}{4}$ ° V. fra Sulphur Point højre Kant og N. 36 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Kanten af Courtney Point. 30° 10' 36" N. Br. 85° 44' 03" V. Lgd.

5) Sulphur Point Shoal hvide, faste Fyr, der vises fra en hvid Baako i c. 4, i Vand paa NV-Kanten af Grunden ud for Sulphur Point, N. 17 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Kanten af Dyers Point. 30° 11' 25" N. Br. 85° 44' 12" V. Lgd.

6) Little Oyster Bar hvide, faste Fyr, der vises fra en hvid Baako i c. 3, i Vand paa NV-Kanten af Tungen ud for Punten ved Upper Goose Bayou, S. 50 $\frac{1}{4}$ ° V. fra Kanten af Fannings Bayou East Bank og S. 67° Ø. fra Kanten af Alligator Bayou South Bank. 30° 15' 03" N. Br. 85° 40' 55" V. Lgd.

Fiammens Høide for alle Fyrene er 9 m.  
**2489. Vrag afmærket. Sabine Pass, Louisiana.** En vandret stribet Stumpplønde er udlagt i c. 8 m Vand, c. 90 m S. fra Vraget af en Mullermaskine, der er sunket 5 Sm ØNØ. fra Indløbet til Sabine Pass, N. 3 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Sabine Bank Fyr og N. 81 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Sabine Pass Ø.-Moles Fyr. Sabine Bank Fyr: 29° 28' 25" N. Br. 93° 43' 20" V. Lgd.

**2500. »Heald Bank« Fyrskib atter udlagt. Galveston, Texas.** »Heald Bank« Fyrskib Nr. 81 er atter udlagt. Fyret er sluttet paa den midlertidige, røde Lystønde, der vil blive inddraget snarest muligt. 29° 06' 05" N. Br. 94° 12' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1011. Kjøbenhavn 1912.)

**2501. Oplysninger. Toro Point, Colon Harbour, Panama.** 1) Toro Point Bolgebryder er nu fuldført indtil 19, Kbl N. 59° Ø. fra Toro Point Fyr og indtil 115 m fra den projekterede Yderende af Bolgebryderen.  
2) Lystønden, som viser hvidt Lys, 7 Kbl N. 59° Ø. fra Toro Point er inddraget.  
3) Lystønden, som viser hvidt Lys, ved Yderenden af Bolgebryderen ligger 1 Kbl fra dens tidligere Plads.

Toro Point: 9° 22 $\frac{1}{2}$ ' N. Br. 79° 57 $\frac{1}{2}$ ' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1080. Kjøbenhavn 1912.)

**VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.**

**2502. Skær. English Reach, Magellan-Strait, Chile.** Et Skær med 3, i Vand ligger c. 450 m S. 17° Ø. fra Passage Point vestre Kant. 4, i (2 $\frac{1}{2}$  Fv.) Skæret, som er kortlagt tæt SB. for ovennævnte Skær, eksisterer ikke.

**2503. Fyr tændt. Lobos de Tierra og Lobos de Afuera, Peru.** 1) Paa den S-lige Del af Øen Lobos de Tierra er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 Sek. Fiammens Højde: 100 m. Synsvidde: 25 Sm. 6° 28' S. Br. 80° 49 $\frac{1}{2}$ ' V. Lgd.

2) Paa den S-lige Del af Øen Lobos de Afuera er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 Sek. Fiammens Højde: 73 m. Synsvidde: 22 Sm. 6° 58' S. Br. 80° 41 $\frac{1}{2}$ ' V. Lgd.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**2504. Fyr tændt. Alicante, Spanien.** Fyret paa Enden af Bolgebryderen ved Alicante Havn er tændt. Det lyser fra N. 74 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 10° V., undtagen hvor det er skjult af Øen Tabarca. 38° 20' 00" N. Br. 0° 28' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2098. Kjøbenhavn 1912.)

**Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Oktbr. 1912.**

Dampskibs Aktler.	Gjort til	Køber	Sælger
Forenede Dampskibs-Selskab	113 $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{4}$	113 $\frac{1}{2}$	114
Danmark	112 - 113 $\frac{1}{2}$	113 $\frac{1}{2}$	114
Norden	125 - $\frac{1}{4}$	124 $\frac{1}{2}$	125
Gorm			
Carl	125 - $\frac{1}{4}$	124 $\frac{1}{2}$	125
Dannebrog	125 $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{4}$	125 $\frac{1}{2}$	125 $\frac{1}{4}$
Skjold	106 - 106 $\frac{1}{4}$	106 $\frac{1}{4}$	106 $\frac{1}{2}$
Urania	41 $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{4}$	41 $\frac{1}{2}$
Neptun	120	119 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{1}{4}$
Dainpsk. af 1896	123 - $\frac{1}{4}$	123	123 $\frac{1}{4}$
Hejmdal	131 - $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$	130	130 $\frac{1}{2}$
Østasiatiske	132 - 131 $\frac{1}{4}$	132 $\frac{1}{4}$	132 $\frac{1}{2}$
Østersøen			
Nordøen			
Gorm	120 - 128 $\frac{1}{4}$	128 $\frac{1}{4}$	128 $\frac{1}{4}$
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	71 - 70 $\frac{1}{4}$	70 $\frac{1}{4}$	70 $\frac{1}{2}$

Dampskibs Obligationer.		
4% foren. Dampsk. af 88		
5 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.		
4% Østasiask Komp.		

Stats- og Kreditforen. Obligationer.		
3% Stats amort		
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.	86	88
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	83	83 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvn.s Kreditf.	88	90
4% - - - - - 2. Serie	92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{1}{4}$
4% - - - - - 1.	93	97
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.	87 $\frac{1}{4}$	88 $\frac{1}{4}$
4% - - - - - 7.	91	92
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.	86	88
4% Østift. Kreditf.	91 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{1}{4}$

Aktler.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		141 $\frac{1}{2}$	142 $\frac{1}{2}$
Privatbank	110 - $\frac{1}{4}$	110	110 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank	140 $\frac{1}{4}$	140 $\frac{1}{4}$	140 $\frac{1}{2}$
Handelsbank		144	145
Grundejerbank	17 - $\frac{1}{4}$	17 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain	99-100 - $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{4}$	100	100 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsak	94 $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	225 - 224 $\frac{1}{2}$	221	224 $\frac{1}{2}$
Bryggeri Aktier	215 - $\frac{1}{2}$	215 $\frac{1}{4}$	215 $\frac{1}{2}$

**Vekselkurser d. 16. Oktober 1912**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.25	18.21
Paris	72.95	
Amsterdam	151.15	
Wien	75.60	

**Notering paa Berlins Børs d. 15 Oktober 1912.**

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	85.75
3 $\frac{1}{2}$ % - - - - - Boden Kredit	87.00
5% Mexikanske 1899	98.20
5% Rumænske Stats	98.75
4% - - - - - 1890	91.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 960,000, „Danmark“ 364,000, „Norden“ 408,000, „Carl“ 292,000, „Dannebrog“ 140,000, „Skjold“ 216,000, „Urania“ 124,000, „Dampskib. af 1896“ 284,000, „Hejmdal“ 256,000, „Gorm“ 292,000, „Neptun“ 124,000, „Dansk-russisk“ 1.148,000, „Østasiatisk“ 544,000.

**Møller & Réo,**  
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

- 2505. Mindre Dybde, Porto Torres, Sardinien N.-Kyst.** Torres Forhavn tilsander. 40° 50' N. Br. 8° 24' Ø. Lgd.
- 2506. Senator-Station nedlagt, Salina, Eoliske Øer, Italien.** Senator-Stationen paa Øen Salina er nedlagt. 38° 34' 51" N. Br. 14° 48' 57" Ø. Lgd.
- 2507. Senator-Stationer nedlagt, Sicilien.** Paa Sicilien er følgende Senator-Stationer nedlagt:
- 1) Taormina. 37° 51' 04" N. Br. 15° 17' 41" Ø. Lgd.
  - 2) Belvedere di Siracusa. 37° 05' 31" N. Br. 15° 12' 24" Ø. Lgd.
  - 3) Monte Pellegrino. 38° 09' 52" N. Br. 13° 21' 18" Ø. Lgd.
- 2508. Fyr permanent forandret, Palermo, Sicilien N.-Kyst.** Det røde og det grønne Fyr paa Havnemoleerne ved Palermo er permanent forandret til Fyr med En-Formarkelser hver 5 Sek. 38° 07' 24" N. Br. 13° 22' 24" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1935. Kjøbenhavn 1912.)
- 2509. Lystønde forandret, Punta della Maestra, Italien Ø.-Kyst.** I den første Halvdel af Oktober 1912 ombyttes Lystønden, der ligger e. 5650 m Ø. fra Punta della Maestra Fyr, med en Lystønde, som viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,5 Sek. 44° 58' 00" N. Br. 12° 33' 00" Ø. Lgd.
- 2510. Fyr slukket, Miner udlagt, Varna, Sorte Hav, Bulgarien.** Fyrene langs Bulgariens Kyster er slukket. Miner er udlagt ved Indløbet til Varna Havn. Indgaaende Skibe skal ankre 3 Sm uden for Varna Bugt og hejse Lodsflag. Det er kun tilladt at staa ind i og ud af Havnen mellem Kl. 8 Fm. og 6 Em. Varna: 43° 12' N. Br. 27° 56' 24" Ø. Lgd.
- 2511. Fyr tændt, Ras Lorum (Zorug), Capo Misurata (Misrata), Tripolis.** Paa en frem-springende Høj ved Kysten, e. 0,5 Sm V. fra Yderenden af Ras Lorum (Zorug) er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek., Blink 0,5 Sek., Mørke 4,5 Sek. Synsvide: 15 Sm. 32° 22' 20" N. Br. 15° 13' 00" Ø. Lgd. (i Følge engelsk Kort Nr. 246). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2115. Kjøbenhavn 1912.)
- 2512. Grund almærket, Saara (Zuara eller Soara), Ved en Banke med 3 m Vand er der i 4 m Vand udlagt en rød Tønde med Stage og Metallflag, e. 650 m N. 20° Ø. fra Gravnævlet med Dobbeltskud paa Klippepynten Ø. for Saara. e. 32° 56' N. Br. 12° 07' Ø. Lgd.**
- 2513. Bølgebryder opføres, Tønde udlagt, Ceuta, Marokko.** 1) Ved Ceuta opføres en V.-Bølgebryder, der begynder ved Benites Pynt og gaar i ØNØ-lig Retning; e. 700 m af Bølgebryderen er færdig nu. Yderenden af Bølgebryderen ligger i Retningen N. 43° V. fra Hovedet af Handelsmolen. Naar der ikke arbejdes paa Bølgebryderen om Natten, er denne ikke belyst.
- 2) I Bugten S. for Ceuta er udlagt en Telegrafstønde ved Telegrafkablet til Estepona i Spanien og Peñon de Velez i Marokko. Ceuta: 35° 53' N. Br. 5° 18' 24" V. Lgd.

### IX. Den N.ige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

- 2514. Grund tiltaget, Star Bank, Madagascar S.-Kyst.** Star Bank er rapporteret at strække sig betydeligt længere mod S. end vist i de engelske Kort Nr. 760, 597 og 748 a. e. 25° 30' S. Br. 44° 30' Ø. Lgd.
- 2515. Grund, Tutuoria, Roadstead, Gulf of Manar, Forindien.** En Sandgrund med 6,7 m Vand ligger 18,7 Kbl S. 40° Ø. fra Kirken paa Church Island og N. 60° Ø. fra Hare Island Fyr. 8° 48' 24" N. Br. 78° 13' Ø. Lgd.

### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 2516. Rev, Straat Telang, Riuw Archipel.** Paa 6,5 m (3½ Fv.) Revet paa 0° 47' 08" N. Br. 104° 38' 43" Ø. Lgd. er der kun 1,5 m Vand.
- 2517. Baaker opført, Tønder udlagt, Straat Marek, Java V.-Kyst.** 1) Paa V.-Kanten af Taremboe Rev er opført en hvid Banke med Ballon N. 30° V. fra Marek Ketjil SV-Pynt og S. 85° Ø. fra Marek Besar S.-Kant. 2) Paa Ø.-Pynten af Revet paa Ø.-Siden af Marek Besar er opført en sort Banke med Keple, N. 18° V. fra Marek Ketjil SV-Pynt og N. 46° Ø. fra Marek Besar SØ-Pynt. 3) Paa V.-Siden af 5, m Pladen er udlagt en hvid Stønstønde, N. 16° V. fra Marek Ketjil SV-Pynt og N. 79° Ø. fra Marek Besar SØ-Kant. 4) Ø. for 5,5 m Pladen er udlagt en sort Stønstønde, N. 6° V. fra Marek Ketjil SV-Pynt og Ø. fra Marek Besar S.-Kant. Mørk højeste Top: 5° 56' S. Br. 105° 59' Ø. Lgd.
- 2518. Vrag borttaget, Semarung, Java N.-Kyst.** Vraget af »Yoestren«, N. for Semarung Fyr, er borttaget og Afmærkningen indtræget. Fyret: 6° 57' S. Br. 110° 25' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 748. Kjøbenhavn 1911.)

- 2519. Oplysninger, Baia d'Alang, Frank Indo-China.** 1) Vraget af Panserkruderen »Sully« ligger paa S.-Kanten af 4 m Grunden paa e. 20° 45' N. Br. 107° 08' Ø. Lgd. Mast over Vandet.
- 2) Løbet mellem Øen Cirque og den 1 Sm SØ-ligere liggende Øe Donjou er efter Udsagn af en Lods færdig. Cirque: 20° 46' N. Br. 107° 10' Ø. Lgd.
- 2520. Vrag, Kyojun Ko (Port Arthur), Kwang Tung, China.** Ved Indløbet til Kyojun Ko ligger der Vrag paa følgende Støder: 1) 38° 44' 53" N. Br. 121° 14' 27" Ø. Lgd. 2) 38° 48' 54" N. Br. 121° 12' 47" Ø. Lgd.

### Bekendtgørelser m. m.

- 2521. Karantænestemmelser, Italien.** — Terceira (Azorerne) er erklæret smittet af Ryddpest.

Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 9./10. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 9./10. — Louise, Larsen, ank. hertil 14./10. — Louisiana, Ørsted, afg. Grimsby 12./10. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 12./10. — Minsk, Harder, ank. Riga 9./10. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 7./10. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Petersborg 10./10. — Nordjylland, Soeberg, ank. Riga 15./10. — O. B. Suhr, Vierø, afg. herfra 12./10. — Odessa, ank. Libau 11./10. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 14./10. — Oscar II, Hempel, ank. New York 16./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 13./10. — Perm, Gotthardt, ank. London 15./10. — Pregel, Iversen, afg. Kotka 15./10. — Saga, Hansen, ank. Lovisa 13./10. — Saratov afg. Hull 14./10. — Saxo, Müller, ank. Pillau 14./10. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 14./10. — Skalholt ank. hertil 14./10. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 28./9. — Thyra, Dam, afg. Antwerpen 14./10. — Tiber, Beeh, ank. Petersborg 14./10. — Tomsk, Wi-berg, ank. Malaga 11./10. — Tula, Therkildsen, ank. Malaga 12./10. — Tyr, Thaning, afg. herfra 15./10. — United States, Gøttsche, ank. hertil 8./10. — Vendsyssel, Larsen, pass. Portland 14./10. — Viking, Tramp, pass. Brunsbüttel 15./10.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Kjøbenhavn 12./10. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 11./10. — Anna, Mærsk ank. Kjøbenhavn 13./10. — Brattingsborg afg. Barry 22./9. — Børglum afg. Cardiff 28./9. — Chassie Mærsk afg. Yxpila 11./10. — Dansborg afg. Swansea 10./10. — Eleonora Mærsk pass. Kjøbenhavn 11./10. — Elsberg afg. Hull 11./10. — Esrom ank. Rio de Janeiro 10./9. — Flynderborg ank. Methil 7./10. — Fredensborg ank. Petersborg 12./10. — Frederiksborg ank. Petersborg 9./10. — Guldborg ank. Petersborg 2./10. — Gurra ank. Huelva 6./10. — Hammershus afg. Delagoa 22./9. — Harrildsborg ank. Libau 13./10. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 13./10. — Høneborg ank. Kristiansund 9./10. — Jelling ank. Stettin 1./10. — Jømsborg afg. Funchal 12./10. — Jungshoved pass. Capetown 13./10. — Jægersborg ank. Danzig 12./10. — Kallundborg pass. Skagen 14./10. — Kalo ank. Huelva 7./10. — Klampenborg pass. Sagres 10./10. — Kronborg pass. Teneriffa 3./10. — Lejre ank. Huelva 10./10. — Lilleborg ank. Lübeck 10./10. — Marselisborg ank. Archangel 6./10. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 11./10. — Peter Mærsk ank. Petersborg 13./10. — Raudelsborg ank. Aberdeen 12./10. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 10./10. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 11./10. — Skanderborg ank. Newport 13./10. — Skjoldborg ank. Petersborg 13./10. — Skodsborg ank. Memel 9./10. — Spigerborg afg. Huelva 10./10. — Stegelborg afg. Calais 12./10. — Stjerneborg ank. Huelva 6./10. — Søborg ank. Barry 5./10. — Taarnborg ank. Trondhjem 7./10. — Ulfshøj ank. Kjøbenhavn 13./10. — Uranienborg ank. Königsberg 6./10. — Vordingborg afg. Ghent 12./10. — Ørkild afg. Dunston 13./10.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Sunderland 12./10. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 14./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 14./10. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 3./10. til Belfast. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Preston 7./10. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 10./10. til Rotterdam. — Michael Onchoukoff, Harboe, ank. Puzzuoli 8./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Miramichi 9./10. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Dunston 21./9. til Buenos Aires. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Campbellton 1./10. — Nawa, Dahl, ank. Plymouth 15./10.

**Vesterhavet.** Laura, Lund, ank. London 15./10. — Fylla, Briuch, pass. Helsingør 15./10. for Alicante. — Nautik, Nielsen, afg. Åbo 15./10. til Sevilla. — Norma, Degn, ank. Harburg 14./10. — Nora, Lauritsen, afg. Lissabon 14./10. til London. — Johanne, Thøgersen, afg. Åbo 14./10. til Borgå. — Hebe, Gregersen, ank. Yxpila 14./10. — Polly, Mathiasen, afg. Torneå 14./10. til Newport. — Olga, Christensen, afg. Gibraltar 13./10. til Gloucester. — Ulla, Hansen, ank. Isigny 12./10. — Dagmar, Skou, afg. Malaga 13./10. til Hamburg. — Karla, Nielsen, pass. Sagres 11./10. til Dunkerque. — Stella, Larsen, ank. Wiborg 11./10. — Gerda, Iversen, ank. Barcelona 15./10. — Nordsoen, Gram, ank. Methil 10./10.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Antwerpen 15./10. udg. — Samui pass. Perim 5./10. udg. — Bandon afg. Port Said 10./10. hjemg. — Pagan afg. Genua 10./10. udg. — Selandia pass. Perim 14./10. hjemg. — Jutlandia ank. Bangkok 9./10. udg. — Estonia pass. Malta 11./10. hjemg. — Cathay afg. Suez 9./10. udg. — Lituania afg. Shanghai 15./10. udg. — Tranquebar afg. Sabang 30./9. hjemg. — Indien ank. Takao 14./10. udg. — Chumpon ank. Mahé 8./9. hjemg. — Kina ank. Portland 4./10. hjemg. — Arabien ank. Junin 13./10. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 1./10. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 6./10. udg. — St. Jan ank. London 13./10. udg.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Reval 12./10. — Sara, Jensen, ank. Rouen 12./10. — Helene, Sørensen, afg. Kiel 15./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Kiel 14./10. — Valborg, Hansen, afg. Petersborg 11./10. — Sjælland, Svarrer, ark. Kolding 12./10. — Estrid, Hansen, ank. Sidney 12./10. — Agnete,

Dam, ank. Petersborg 15./10. — Gunhild, Hansen, afg. Petersborg 12./10. — Hermia, Farup, afg. Helsingør 13./10. — Alice, Jørgensen, afg. Helsingør 15./10.

**Havet.** Fyon, Mathiesen, ank. Methil 9./10.

**Dania.** Ely, Duhn, pass. Helsingør 13./10. for Rotterdam. — Nelly, Clauser, ank. Ceuta 13./10. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 7./10. for Algier. — Lilly, Nielsen, afg. Gello 15./10. til Haparanda. — Alexy, Sørensen, ank. Stettin 14./10. — Dagny, Bang, afg. Gijon 14./10. til Bayonne. — Mary, Clausen, pass. Holtenau 14./10. for Stettin.

**Rossia.** Generalkonsul Elissejeff, afg. Methil 11./10.

**Skandia.** Gullfaxe, Pedersen, ank. Burntisland 14./10. — Skinfaxe, Faber, afg. Kisor 13./10. til Libau. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Libau 13./10.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, pass. Brunsbüttel 11./10. for Rotterdam. — London, Bom, ank. Kronstadt 9./10. — Paris, Thølander, afg. Rotterdam 10./10. til Burntisland. — Bryssel, Kuas, ank. Libau 17./10.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Rotterdam 8./10. — Wien, Bøck-Hansen, afg. Rotterdam 12./10. til Blyth. — Roma, v. Thun, ank. Blyth 11./10.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Savona 11./10. — Martha, Christensen, ank. Neder Calix 13./10. — Elna, Rathje, afg. Cherbourg 14./10. — Therese, Pedersen, afg. Aarhus 14./10. — Harriet, Larsen, ank. Blyth 13./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Dieppedale 10./10. — Simone, Møller, afg. Neder Calix 11./10. — Jeanne, Olsea, ank. Hernesund 15./10. — Vera, Riso, ank. Sunderland 12./10. — Daisy, Jørgensen, afg. Burntisland 15./10. — Annine, Leth, ank. Stockholm 13./10. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 5./10. — Betty, Lagesen, afg. Tunis 16./10.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Filadelfia 11./10. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Norfolk 9./10. — Krouprius-søse Louise, Gislason, afg. Swansea 15./10. — Svend, Schmidt, ank. Grangemouth 15./10. — Urania, Clausen, ank. Rotterdam 15./10.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Windau 15./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Uleåborg 9./10. — Holland, Poulsen, afg. Emden 15./10. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 15./10.

**Europa.** Frankrig, Friis, ank. Aarhus 15./10.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Agilos 12./10. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 14./10.

**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Middelfart 15./10.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, afg. Karrebaksmunde 14./10. — Nordpol, Holst, afg. Kjøbenhavn 15./10.

**Æro.** Emanuel, Svane, ank. Hull 11./10. — Enigheden, Jensen, ank. Trepørt 12./10.

## Sejlskibe.

**Nordby — Fans.** Havila, Duysen, ank. Valparaiso 11./9. — Maracaibo, Svarrer, afg. Hamburg 4./10. til Maracaibo.

**Sønderho — Fans.** Elisabeth, Fischer, er 15./9. prajet 40<sup>n</sup> N. Br. og 30<sup>n</sup> V. Lgd. Alt vel om Bord.

**Rønne.** Kastor, Møller, ank. Nekso 12./10. — Nøstved, Madsen, ank. Karlshamn 12./10. — Hermod, Gronvald, ank. Karrebaksmunde 14./10. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 14./10. — Veset, Kofoed, ank. Königsberg 14./10. — Amalie, ank. Karrebaksmunde 14./10.

**Æro.** Ingolf, Olsen, afg. Stugsund 8./10. til Lorient. — Juliana, Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Hamlet, Rasmussen, ank. Cadix 7./10. — Frøden, Christensen, ank. Hull 7./10. — Mathilde, Hansen, ank. Pillau 8./10. — I. Kofoed, Andersen, ank. Lorient 8./10. — Alf, Rasmussen, ank. West Wemyss 8./10. — Marie, Petersen, ank. Pillau 8./10. — Anna, Petersen, ank. Pillau 8./10. — Dana, Boye, ank. Kjøbenhavns Red 9./10. p. R. t. Sundsvall. — Hansigøe, Boye, afg. Ørnskøldsvik 9./10. til Shoreham. — Skirner, Rasmussen, ank. Boston 8./10. — De tvende Brødre, Boye, ank. Larvik 8./10. — Fuglen, Schmidt, ank. Brest 8./10. — Fredensborg, Kishy, ank. Rotterdam 8./10. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Aalborg 9./10. — Ellen, Lauritzen, ank. Juelsminde 9./10. — Phoenix, Christensen, ank. Dysart 8./10. — Lorenz, Levinson, ank. Horsens 8./10. — Elise, Nielsen, ank. Lizard 3./10. — Heimdal, Staugaard, ank. Dysart 9./10. — Adjutor, Koek, ank. Kjøbenhavn 9./10. — Gloria, Fabricius, ank. Bugenkop 9./10. — Caroline, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 7./10. p. R. t. Tangier. — Hydra, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 7./10. p. R. t. Geste. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Riga 9./10. — Ariel, Christensen, ank. Harwich 9./10. — Genius, Bastrup, ank. Granton Harbour 9./10. — Marthing, Friis, afg. Charlestown 9./10. til Riga. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. St. Nazaire 9./10. — M. Hay, Petersen, ank. Great Yarmouth 9./10. — Juliana, Christensen, ank. Neapel 9./10. — Amor, Hansen, ank. Wexford 9./10. — Apollo, Albertsen, ank.

Kalmar 10./10. — Hebe, Clausen, ank. Granton 9./10. p. R. t. We-myss. — Signe, Hansen, ank. Treport 11./10. — Atlantic, Rasmussen, afg. Trinidad 10./10. til Cardiff. — Hermod, Dreimann, ank. Assens 10./10. — Bien, Petersen, ank. Barhoff 12./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Grimstad 14./10. — Emilie, Friis, ank. Aarhus 14./10. — Thor, Petersen, pass. St. Carlos Bar 19./10. p. R. t. Hamburg. — Uranus, Fabricius, ank. Bergen 11./10. — Dorteia, Boye, ank. Göteborg 14./10. — Hekta, Hermansen, ank. Dysart 12./10. — Mette, Rasmussen, ank. Stavanger 13./10. — Emanuel, Petersen, ank. Fowey 14./10. — Kristine, Rasmussen, ank. Aalborg 13./10. — Pampa, Svendsen, ank. Pillau 13./10.

Svendborg. Kamma, Fisker, ank. Holbæk 8./10. — Peter, Hansen, ank. Kalmar 8./10. — Hans Emil, Skov, ank. Libau 8./10. — Aetiv, Mouritzen, ank. Trångsund 8./10. — Roma, Jensen, ank. Landerneau 8./10. — Flora, Sørensen, ank. Landerneau 8./10. — Libra, Hansen, ank. Shoreham 9./10. — Valborg, Rasmussen, ank. Lappvik 10./10. — Ruth, Falentin, ank. Dysart 8./10. — Carl, Clemmensen, ank. Rostock 10./10. — Kirstine Jensen, Raabauge, ank. St. Nazaire 9./10. — Zampa, Wulff, ank. Charlestown (C.) 10./10. — Pampa, Jensen, ank. Höganäs 11./10. — Immanuel, Jensen, ank. Danzig 9./10. — Christian, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 12./10. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Wiborg 12./10. — Otto, Klug, ank. Göteborg 12./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Petersborg 13./10. — Doris, Kobbke, ank. Koldby Kaas 13./10. — Niels Juel, Olsen, ank. St. Ybes 14./10. — Vora, Jensen, ank. Grimsby 14./10. — Martin Nis-son, Petersen, ank. Limhamn 14./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Kingslyun 14./10. — Constance, Hansen, ank. Bogense 13./10. — Lindhardt, Madsen, ank. Fowey 13./10. — Adolf, Jensen, ank. Flensborg 15./10. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kjø-  
benhavns Red 14./10. — Capella, Hansen, ank. Bandholm 15./10.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. Oktober 1912. — Finanslovsforslaget for 1913—14. — Kend dit Skib. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cir-  
kulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## A/S Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik  
**Randers**  
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.  
Jærn- og Staaltouge  
til Skibsbrug og Elevatorer.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

### Fjerde Søforsikringssselskab lim. i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.  
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

Internationale Agentur for  
**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**  
HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29  
Telegr. „Ott Friedrichshot“

### Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Dr. med. Goldschmidt,  
**Hud- og Kønssygdomme**  
St. Kongensgade 46, 2. Træffet Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7



### Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Har De én Gang prøvet  
**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.  
Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat. Sorgenfrigade 1.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.  
**Hans Smith.**  
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.  
**Cronstadt, Rusland.**

### Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faaes paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

### Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.  
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Carlbottenmann, Kjøbenhavn.

### „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.  
Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankestølers Efftg.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.  
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinsene samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Danskelloyd“.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**  
Telf. Bilkenslager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolf,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse  
Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Stevadors & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

St. Petersburg  
Tlfgr.: „Hansencos“

Tlfgr.: „Hansencos“  
Cronstadt

**Hecksher & Søns Eftflg.**  
Grundlagt 1797.  
**Edsvorne Skibsmæglere.**  
Agenter for  
**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København**  
og vice versa.  
Telegr.-Adr.: **Heckshers.** Tlf. 7898.

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmæglere, Dampskibsgener  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

Telefon: 2075. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Utzon“.  
**JOHS. UTZON**  
(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Vægløren“.  
Telefon 134.  
**V. BERTRAM-NIELSEN**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevodor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Aalborg.**  
**CHR. JENSEN**  
edsvoren Skibsmægler  
(Søborg & Benthins Efterf.)  
Telegr.-Adr.: „Søborg“.  
Telefoner 56 & 1409.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**AXEL LUND** A/S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**C. HANSEN,**  
GIØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

**Petersen-Faxe's**  
HERREEKVIPERING  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbaade er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsløveartium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotsbyring“.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventarie  
Mølløge Nr. 26, ved Haven.

Overretssagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:  
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantier reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**  
Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**VÆGGELUS.** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnider dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garantii. Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496  
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

**Hill-Madsen<sup>®</sup>**  
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

**Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat**  
Patent

for Reg- og Vandørskedler.  
1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indbavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,  
reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overallt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

## A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvaral, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Eukelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Eukelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Hørækkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlfgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Frågt dampere.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladeen findes Maskinværket, Malerværket etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
( 6896.

Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. Telegr.-Adr.:

### Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Udkommet er

**Nordeuropæisk Havnelods**

(North-European Harbour Pilot—Hafenlots) — **8 Kr.**

NB. Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke toges, da Bogen er udkommet.

**Certepartier og Konnossementer,**

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening — **8 Kr.**

**Modärn Signalering**

(Capt. Nordborg) — **2 Kr. 50 Øre.**

*Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.*

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.



Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 75.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Oktober 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 — 3063  
Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af

**Tekn. Maskinhandel.**



Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
Davis Parver — Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla — Wirorope  
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5482.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**  
(LIMITED)  
SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.  
Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon <b>5601</b>
----------------------------------	---	---	---	------------------------

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gi. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Efft., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og  
Desinfektionsanstalt.** **NIELS  
JENSEN**  
Vesterbrogade 25  
Telf. 6138  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregaaer i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
uskadeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skruetakslers leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Cornelius Knudsen's**  
Marine-  
Prisme-Kikkert  
Sextanter — Kompasser  
Kapt. Clausens  
Kontroltydemaaler.  
Eneforhandler for  
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter.  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
Undgaa Fejltagelse.





# CARLSBERG SKATTEFRI PORTER

er bragt i Handelen



Carlsberg skattefri Porter er overgæret og under Alkoholgrænsen. Maltstærk, fyldig, velsmagende og holdbar.

## Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Wald. Petersens  
Kødudsalg,  
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. Palæ 1636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

### Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i  
Forsikringsselskabet „Frejr“.

Garantikapital Kr. 100,000.

Holbergsqade 22, Kbhvn.

# MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA.

## Et Rederi søges til Frugttransport.

Et Rederi, som vil lade 3 Dampere gaa i Frugtfart fra de Canariske Øer til Hamburg og nordiske Havne, med Afgang fra Øerne én Gang om Ugen, søges.

Betingelserne er: moderne for Frugttransport indrettede Skibe med mindst 10 Knobs Fart og fra 1,000 til 1,500 Tons Størrelse. Der bliver garanteret hjemgaaende Last (Frugt) og udgaaende (Træ og andet Gods). Det paatænkes at lade Skibene anløbe endnu andre Pladser paa Rejsen.

Tilbud under Mærket H. N. 1984 modtages af Rudolf Mosse i Hamburg.

## Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

## Sanddampbaad til Salg.

Sanddampbaaden „Hvalen“ af Nakskov er billig til Salg ved Henvendelse til Ejeren, Sandgraver V. Rasmussen, eller Undertegnede. Baaden, der laster 120 Tons, er i god Stand.

Nakskov, den 21. Oktbr. 1912.

Chr. F. Bang,  
Byfogedfuldmægtig.

## ZOOLOG. HAVE

i Kjøbenhavn  
køber gerne for den  
brugbare Dyr.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Nilsson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berg Larsen. Telf. 120.

## Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer  
tilsalg Vestergade 27.

## Lodspladsen

i Frederikshavn skal foreløbig  
ikke besættes;  
i Fakøe: Skipper Lindeblad  
er ansat.

## RATIN



State-  
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2, Kbh K. Tel. 3662



## Kakerlakker- pulver

å 50 Øre.

**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

## Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

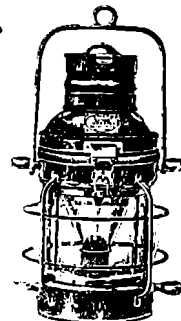
Nyeste Modeller til Motorbaade.

## Davey & Co., London Ltd.

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acdav“, London.

Største Lager



Anker-Lanterne  
Nr. 102.

## <sup>A/S</sup> Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og selskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbeidsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskisafdelingen. Telegram: „Værftet“.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Kjøbenhavn, d. 24. Oktober 1912.

Det Udkast til ny Bestemmelser om Redningsmidler om Bord i britiske Skibe, hvis Hovedtræk fandtes gengivet i *Dansk Søfartstidende* Nr. 72 og som af Board of Trade er bleven forelagt Parlamentet, har i England faaet en mildest talt kolig Modtagelse; fra alle de søfartsinteresserede Kredse, der hidindtil har ytret sig om det, har man nemlig i skarpe Udtryk taget ubetinget Afstand fra Forslaget.

Efter Udkastets Indhold og de Omstændigheder der knytter sig til dets Fremkomst bliver denne Holdning imidlertid let forstaaelig. Ved »Titanic« Katastrofen i Foraaet opskræmmedes den offentlige Mening langt udover rimelige Grænser; Omstændighederne ved denne sorgelige Ulykke, de ganske usædvanlig gunstige Vejrforhold og den nære Hjælp, der lod sig hidkalde ved den traadløse Telegraf, havde tilrettelagt saadanne Muligheder for Anvendelse af Redningsmateriel, som kun ganske undtagelsesvis kan paaregnes at ville forekomme, og som Folge deraf var den offentlige Mening — udenfor Søfartskredse — alene i Stand til at se Sagen i Redningsmidlernes Tegn. Spørgsmaalet om Personellet, dets Dygtighed og Agtpaaagivenhed, og om Muligheden og Bestræbelserne for i det længste at bevare Skibets Flydeevne ved indtrædende Katastrofer, disse to Faktorer, paa hvilke Sikkerheden ved den store Passagertrafik over Oceanet beror mere end paa noget andet, havde man i Grunden slet ikke Blik for. Det maatte da under disse Forhold virke velgørende at høre det udtalt fra ansvarligt Sted — om vi husker ret fra Præsidenten for Board of Trade under Debatten i det britiske Parlament — at vel var der ved »Titanic« Ulykken indvundet dyrekøbte Erfaringer, bl. a. med Hensyn til Vurderingen af hvad der skal til i Retning af vandtæt Inddeling, for et Skib kan betragtes som »synkefrit«, og givet en Lære, hvis Konsekvenser man alvorligt maatte søge at drage, men at man paa den anden Side ikke af den opskræmmede offentlige Mening maatte lade sig forlede til en kritikløs Skærpelse af Reglerne om Redningsmidler, idet dette blot vilde være et skæbnsvangert Misgreb.

Board of Trades Stilling paa dette Punkt maatte dog nødvendigvis blive vanskelig allerede af den Grund, at man vitterlig havde forsømt at lade Reglerne om Redningsmateriel følge Trit med Skibenes stedse voksende Størrelse og Passagerantal, og antagelig under Trykket heraf har man nu, paa Trods af Indstillingen fra The Merchant Shipping Advisory Committee, forelagt for Parlamentet et Udkast, hvis Grundprincipper egentlig kan sammenfattes i det ene: Der skal være Redningsbaade til alle om Bord værende Personer.

Det er klart, at denne Holdningsløshed — ganske bortset fra Spørgsmaalets reelle Indhold — maa have bidraget i høj Grad til at skabe Uvilje i alle sagkyndige engelske Kredse mod Board of Trade. Det man advarede imod, har man jo nu knæsat; efter at man først i en Række af Aar har forsømt at lade Forskrifterne holde Skridt med Udviklingen, har man skudt hele Ansvarret fra sig ved simpelthen at gaa til den yderste Grænse af, hvad der i det hele taget kan opstilles af Krav. Dette er nu naturligvis langt fra ensbetydende med, at disse Krav

bliver til Lov, tværtimod tør man vel snarest gaa ud fra, at de i Parlamentet vil undergaa ret betydelige Ændringer, men Initialivet til og det første Ansvar for saadanne Ændringer maa altsaa blive Parlamentets, medens den sagkyndige Administration nøjes med Tilskuerens Rolle.

Allerede de ovenfor berørte Forhold synes velegnede til at vække Forundring ogsaa i andre Landes Søfartskredse, samtidig med at Sagen paakalder Interesse under Hensyn til, at Reglerne om Skibes Udrustning med Redningsmateriel staar i første Række blandt de Forskrifter, der synes at ville antage international Karakter. Men gaar man blot et eneste Skridt dybere ind i Board of Trade's Udkast, bliver Forbavselsen om muligt endnu større. Board of Trade udtaler selv Forventningen om, at man i Lobet af kort Tid maa udsende supplerende og ændrende Bestemmelser, idet man har to Kommissioner i Arbejde med Spørgsmaal, der griber stærkt ind paa Redningsmidlernes Omraade — en om Skibes vandtætte Inddeling og en anden, der behandler Spørgsmaalet om Baades Anbringelse om Bord, om Baades Udsættelse samt om Redningsflaader m. m. Arbejdet fra begge disse Kommissioner kan paaregne dyb Interesse, men den sidste har paa Grund af Redningsflaaderne en ganske særlig Interesse i Forbindelse med det for Parlamentet fremlagte Udkast. Som ovenfor berørt forlanger dette sidste, at der i Foreign-going Passagerdampskibe skal være Redningsbaade til alle om Bord, men i en Randnote udtales det samtidig, at Spørgsmaalet om hvorvidt og i hvilket Omfang Redningsflaader af amerikant Konstruktion kan erstatte Redningsbaade — endnu henstaar uafgjort, henvist til den fornævnte Kommission om Baadgrejer m. m.!

Større Overraskelser end denne turde det være uberegtiget at vente sig i et radikalt udformet Reglement, der er bestemt til at træde i Kraft til Nytaar. Havde det drejet sig om danske Forhold, tror vi, det havde været muligt at finde et godt gammelt dansk Ord om Hastværk, der maaske kunde have passet paa Situationen.

Vi henviser til omstaaende af Søfartsministeriet under 16. ds. udstedte Bekendtgørelse, indeholdende visse Ændringer og Lempelser i Bestemmelserne af 22. September 1911 om Skibes Forsyning med Lægemidler.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, den 16. Oktober. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 24,000 Kr. med Renter og 350 Kr. i Sagsomkostninger hos Firmaet Holm & Wonsild for Bjergningen af en Del af Ladningen i Dampers »Else«, der den 9. Februar d. A. grundstødte paa Holmestungen Syd for Saliholm.

Retten tilkendte endvidere Dampskibet »Ørnen«s Rederi. A. Th. Asmundson i Gøteborg, hos »D. F. D. S.« 3,000 Kr. med Renter for Bjergningen af Dampskibet »Cupido« af Bremen, der den 20. Februar d. A. udfor Moen mistede alle sine Skruerblade.

(Ritz. Bur.)

Uddrag af Lloyd's Registers Skibbygnings Statistik for Aaret 1912's 3dje Kvartal. Den 30te September d. A. var i Følge Lloyd's Registers Statistik 505 Skibe (alle paa over 100 Tons med en samlet Tonnage af 1,846,829 Brutto Reg.-Tons under Bygning i Storbritannien og Irland.

Dette er atter det højeste Tal endnu naaet baade i denne og i tidligere Opgangsperioder, da følgende Tonnager byggedes:

Juni 1912 .....	1,774,040	Brutto Reg.-Tons
Juni 1906 .....	1,400,000	« « «
Septbr. 1901 .....	1,400,000	« « «

Det sidste Lavpunkt var 750,000 Tons — Juni 1909.

Udenfor England er i Øjeblikket 428 Skibe paa tilsammen 1,169,648 Tons under Bygning.

Deraf 101 Skibe	467,763	Tons i Tyskland
85 »	215,295	» - U. S. A.
deraf 13 »	47,551	» ved de store Søer
og 16 »	18,170	» Stillehavet)
28 »	119,618	» i Frankrig
52 »	103,080	» - Holland
13 »	66,000	» - Østrig-Ungarn
34 »	48,219	» - Japan
21 »	45,393	» - Italien
40 »	33,786	» - Norge
10 »	22,578	» - Danmark
8 »	16,680	» - Belgien
10 »	12,740	» - Sverig.

Af hele denne Tonnage byggedes 498 Skibe, 1,820,392 Tons til Lloyd's Registers Klasse.

I England bygges bl. a. i Øjeblikket for udenlandsk Regning:

14 Skibe	136,030	Tons til Holland
13 »	66,680	» » Norge
4 »	23,200	» » Rusland
9 »	22,790	» » Grækenland
6 »	22,480	» » Tyskland
1 »	300	» » Danmark.

Fred og Krig. Den mellem Italien og Tyrkiet herskende Krig, der har varet i over et Aar, er den 15. ds. endt ved en i Ouchy afsluttet Præliminær-Fred, men omtrent samtidig er der udbrudt Krig mellem Tyrkiet og de fire Balkanstater Bulgarien, Grækenland, Serbien og Montenegro. I denne Anledning telegraferes der den 17. fra St. Petersburg:

Efter en Konference, der i Gaar afholdtes i Handelsministeriet, erklærede en Repræsentant for Udenrigsministeriet, at Handelsskibe under neutralt Flag ikke har nogen Grund til at frygte for en Spærring af Dardanellerne. Russisk Gods vilde, selv om det befordredes paa en krigsførende Nations Skib, og dette blev beslåglagt, ikke blive beslåglagt, og der kan saaledes højst indtræde en Forsinkelse af Transporten. Udenrigsministeriet træffer alle Forholdsregler for at beskytte den sydrussiske Udførsel.

For at forhindre, at Kornudførslen fra Sortehavet standses ved Krigen og Dardanellernes Spærring, har den russiske Regering gjort energiske Forestillinger hos Porten og samtidig sat sig i Forbindelse med Stormagterne for at udvirke fri Passage gennem Dardanellerne for Handelsskibe under neutralt Flag.

Fra Konstantinopel telegraferes den 18. Oktober: Som Følge af Fredsslutningen mellem Italien og Tyrkiet vil

der nu igen blive indrømmet alle Handelsskibe fri Passage gennem Dardanellerne.

Blokerede Havne. Paris, den 20. Oktober. »Agence Havas« meddeleer: Den græske Regering har underrettet Magterne om, at den græske Flaade fra i Dag blokerer den tyrkiske Kyst mellem 39° 32' og 38° 56' N. Br. 20° 5' og 20° 47' Ø. Lgd. Den paagældende Kyststrækning er Strækningen ved Indsejlingen til Bugten ved Prevesa.

— Konstantinopel den 20. Oktober. Den tyrkiske Flaade har etableret Blokade af den bulgarske Kyst ved Varna og Burgas.

Porten har officielt underrettet Magterne om Blokaden af Varna.

— Sofia, den 21. Oktober. Paa Grund af den tyrkiske Flaades truende Holdning overfor Bulgarien, har Regeringen givet Ordre til at slukke alle Fyrene.

(Ritz. Bur.)

Sk. »Bonavista« af Marstal rapporteret. I Følge en Indberetning fra Konsulatet i Algier har engelsk Dpsk. »Svazi« den 11. ds. rapporteret, at Sk. »Bonavista« af Marstal (NMWF) den 6. ds. paa 39° 25' N. Br. og 17° 31' V. Lgd. har signaleret alt vel.

Flagsignal-Kort. Fra Hr. Underkanoner Wessel, St. Kongensgade 149, her, har vi modtaget en forbedret Udgave af de tidligere af Hr. Wessel udgivne Flaggkort i Morses Alfabet. Haandflag-Signalerne er nu tilføjet, og Kortet er forsynet med en gummieret Rand, saaledes at det let kan indklæbes i enhver Lommebog. Disse Kort forekommer os meget hensigtsmæssige. Prisen er 40 Øre pr. Styk.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Bekendtgørelse

om Ændringer i Bekendtgørelse Nr. 228 af 22de September 1911 indeholdende Forskrifter og Regler for Skibes Foreyning med Lægemidler.

I Henhold til § 26 i Solov af 1. April 1892 og den ved allerhøjeste Resolution af 12. September 1911 dertil givne Bemyndigelse fastsættes herved følgende Ændringer

i Bekendtgørelse Nr. 228 af 22. September 1911 indeholdende Forskrifter og Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler:

Bekendtgørelsens § 4 affattes saaledes:

Skibe i Fart paa Østersøen, Nordsøen eller Kanalen skulle, med den af næste Stykke følgende Undtagelse, være forsynede med Medicinkiste I, for saa vidt Besætningen ikke overstiger i Sejlskibe 7 Mand og i Dampskibe 14 Mand, Føreren iberegnet. Er Besætningen større, skulle Skibene være forsynede med Medicinkiste II.

Skibe i Fart udenfor Østersøen, Nordsøen eller Kanalen og Skibe, der benyttes til Befordring af Passagerer i Fart vest for Linien Lindesnæs—Texel, skulle, hvis Besætningen ikke overstiger 14 Mand, være forsynede med Medicinkiste III. Er Besætningen fra 15 til 25 Mand, skulle Skibene være forsynede med Medicinkiste IV, og er Besætningen over 25 Mand med Medicinkiste V. Er det ombordværende Personantal (Passagerer og Besætning) over 100 indtil 500, skal der om Bord findes Lægemidler, svarende til mindst to Gange Indholdet af Medicinkiste V; er Personantallet over 500, skal der om Bord findes Lægemidler, svarende til mindst tre Gange Indholdet af Medicinkiste V.

I Fart paa Østersøen, Nordsøen eller Kanalen skal — med den af næste Stykke følgende Undtagelse — om Bord findes et Eksempplar af nærværende Bekendtgørelse og af en af nedennævnte Vejledninger ved Ulykkestilfælde: »Den første Hjælp ved pludselige Ulykkestilfælde«, af Professor Fr. Esmarch eller »Vejledning i de simpleste Regler for Sygeplejen særlig ved forekommende Ulykkestilfælde«, af Stabslæge, Dr. med. II. A. Breuning-Storm.

Skibe i Fart udenfor Østersøen, Nordsøen eller Kanalen og Skibe, der benyttes til Befordring af Passagerer i Fart vest for Linien Lindesnæs—Texel, skulle være forsynede med et Eksempplar af den af Ministeriet for Handel og Søfart autoriserede Lægebog for Søfarende.

Bekendtgørelsens § 7 affattes saaledes:

Aabne Fartøjer. Fartøjer med ikke over to Mands Besætning, der gaa i Fart øst for Linien Lindesnæs—Texel, samt Damp- og Motorfartøjer i Kystfart af ikke over tre Timers Varighed ere ikke underkastede foranstaaende Bestemmelser.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Hvilket herved bekendtgøres til Efterretning og Iagttagelse for alle vedkommende.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 16. Oktober 1912.

O. B. Muus.

Emil Krogh.

## Finanslovforslaget for 1913—1914.

(Sluttet).

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1913 til 31. Marts 1914, bringer vi som Fortsættelse nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsfarten vedrørende.

### § 12. Udenrigsministeriet.

#### III. Konsulaterne.

##### B. Adskillige Udgifter:

1. Tjenestudgifter (Lov Nr. 123 af 27. Maj 1908 § 35) (anslaet) ..... 40,000

##### IV. Andre Udgifter.

4. Til Bidrag til Statens Repræsentation paa internationale Kongresser ..... 2,000

5. Til Bidrag til en kommerciel Undersøgelserrejse i Vestindien, Centralamerika og det nordlige Sydamerika ... 4,000  
Ialt .... 46,000

### § 14. Indenrigsministeriet.

#### A. VIII. B. Ulykkesforsikring:

1. a. 4. Vederlag til Raadets Medlemmer af Søfartsafdelingen ..... 1,800  
3. Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk« (anslaet) ..... 35,000  
Ialt .... 36,800

### § 15. Ministeriet for offentlige Arbejder.

A. II. b. 2. Opnudding af Limfjorden: Kr. Kr.  
a. Lønninger ..... 24,389  
b. Andre Udgifter ..... 51,500  
75,889  
4. Tilskud til Driften af den i Frederikshavn hjemmehørende Bugserdamper »Ekspress« ..... 1,200  
7. Vederlag til Aalborg Havn for Vedligeholdelse af Sejlløbet over Hals Barre ..... 25,000  
L. 1. b. Danmarks Andel i Udgifterne ved de internationale Skibsfartkongressers staaende Kommission i Bryssel, 1,000 frcs. (anslaet) ..... 730  
2. Bidrag til Driften af Signalstationerne paa Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Hammershus og Fornæs samt ved Helsingør ..... 7,600  
B. 7. Bidrag til »Det forenede Dampskibsselskab« til Vedligeholdelse af daglig Dampskibsforbindelse  
a. mellem Kalundborg og Aarhus (anslaet) 50,000  
b. mellem Frederikshavn og Gøteborg ..... 57,000  
Ialt .... 217,419

### § 17. Justitsministeriet.

A. VI. F. Foranstaltninger imod Udbredelse af smitsomme Sygdomme:  
Karantænevæsenet: Kr. Kr. Kr.  
a. Lønninger ..... 10,880  
b. Andre Udgifter (anslaet) 3,600  
14,480  
Heri fragaar:  
Karantæneindtægter (anslaet) 600  
13,880  
A. VIII. m. Til Justitsministerens Raadighed til Undervisning til Styrmandseksamen og i Motorlære saavel teoretisk som praktisk paa Færøerne ..... 2,000  
Ialt..... 15,880

### § 18. Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet.

A. II. C. Tilskud til danske Menigheder m. m. i Udlandet:  
1. Til den danske Forening til Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne, midlertidig ..... 6,000

### § 20. Marineministeriet.

Forskellige under Ministeriet henlagte Institutioner.

A. Lødvæsenet:  
a. Lønninger m. m. .... 38,970.00  
b. Understøttelser til afgaaede Lødsere m. fl. .... 17,870.00  
c. Andre Udgifter, ordinære ..... 70,500.00  
d. — , ekstraordinære ... 77,070.00  
e. Erstatning for Ophævelse af Lødservang (anslaet) ..... 2,200.00  
206,610.00  
Fragaar: Forventet Lejeindtægt ... 200.00  
206,410.00  
B. Fyrvæsenet:  
a. Lønninger m. m. .... 666,185.68  
b. Understøttelser til afgaaede Fyrbeljente m. fl. .... 25,630.00  
c. Olie og Brændsel m. m. (anslaet) 151,710.00  
d. Bygningsudgifter m. m., ordinære 233,930.71  
e. — m. m., ekstraordinære 240,000.00  
f. Dampskibshjælp (anslaet) ..... 6,000.00  
1,323,456.39  
Fragaar: Forventet Lejeindtægt ... 100.00  
1,323,356.39

<b>C. Vagervæsnat:</b>		
a. Lønninger m. m. ....	50,700.04	
b. Understøttelser til afgaaede Vagerbetjente m. m. ....	2,850.00	
c. Andre Udgifter, ordinære ....	62,000.00	
d. — , ekstraordinære ...	2,750.00	
e. Afmærkning af de ved Lødsierne afprykkede Farvande (anslaet).....	22,112.00	140,412.04
<b>D. Redningsvæsnat:</b>		
a. Lønninger m. m. ....	128,960.00	
b. Understøttelser ....	25,188.57	
c. Andre Udgifter, ordinære ....	140,330.00	
d. — , ekstraordinære ...	27,000.00	
e. Uskadeliggørelse af Vrag paa Forstranden, der er farlige for Rednings- og Fiskerbaude, (anslaet)...	8,000.00	329,478.57
<b>E. Søkortarkivet (ikke-militære Del):</b>		
a. Lønninger m. m. ....	30,000.00	
b. Betaling for udførte Arbejder .....	2,400.00	
c. Forskellige andre Udgifter .....	13,900.00	
d. Tilfældige Opmaalingsudgifter .....	400.00	
e. Udgivelse af officielle Efterretninger for søfarende .....	4,000.00	
f. Forandringer og Tilføjelser til Farvandsbeskrivelser, Fyrlister m. m. ....	600.00	
	51,300.00	
Fragaar: Indtægt ved Salg af Kort m. v. (anslaet) .....	18,000.00	
	33,300.00	
Overskud paa den forventede Indtægt ved Salg af Kort m. v. og mulige Besparelser paa de forskellige Konti kunne anvendes paa Konti b., c., d., e. og f.		
Ekstraordinært .....	2,000.00	35,300.00
<b>F. Det meteorologiske Institut:</b>		
a. Lønninger m. m. ....	46,960.00	
b. Andre Udgifter, ordinære .....	92,847.00	
c. — , ekstraordinære ....	700.00	140,507.00
<b>G. Hirtsholmene</b>		3,000.00
<b>H. Forskellige Udgifter:</b>		
a. Fjernelse af Vrag og andre Hindringer for Sejladsen (anslaet)...	15,000.00	
b. Marineministeriets Signalstation i Helsingør .....	1,500.00	
c. Almindelige Opmaalinger .....	20,000.00	
d. Tilskud til Driften af Statstelegrafens Radiotelegrafstation .....	2,500.00	
e. Andre og uforudsete Udgifter (anslaet) .....	1,000.00	
f. Ekstraordinært .....	1,500.00	41,500.00
<b>J. Christiansø og dens Vedligeholdelse som Nodhavn:</b>		
a. Lønninger m. m. ....	8,460.00	
b. Kost .....	964.00	
c. Forskellige Udgifter .....	5,000.00	
d. Ekstraordinært .....	1,360.00	
	15,784.00	
Fragaar: Forventet Lejeindtægt....	200.00	
Marineministeriet bemyndiges til, naar en af de normerede Lødspladser er ubesat, at anvende det paa Finansloven som Lønning og Kost til denne Løds opførte Beløb til Bestridelse af Udgifter ved eventuel nødvendig Assistance til Lødsning, Arbejder i Havnen m. m. ....	15,584.00	
	Ialt.....	2,235,548.00

Af Anmærkningerne til Løvforslaget hidsætter vi følgende:

### § 12. Udenrigsministeriet.

Til III. B. 1. Nedsat med 5,000 Kr.

Til IV. 4. Ny Konto. Regeringen modtager hvert Aar fra fremmede Regeringer eller med disses Anbefaling et ikke ringe Antal Indbydelser til at lade sig repræsentere ved internationale Møder til Drøftelse af Æmner vedrørende Videnskab, Kunst, Teknik, Handel, Søfart, Sundhedspleje, humane Formaal, Opdragelse, Undervisning m. m.

Til de mere betydelige af disse Stævner og ved saadanne af dem, som har haft en direkte Interesse for Landet, er det i Reglen lykkedes de paagældende Ministerier, trods deres begrænsede Midler til saadanne Formaal, formentlig ofte ved Opførelser fra privat Side, at kunne sende en Repræsentation. Men dels den særlige Opgave, Udenrigsministeriet har at varetage: efter Evne at hævde Landets Stilling i det internationale Samkvem, dels den Adgang, Udenrigsministeriet har til at drage Sammenligninger med andre mindre Landes, og da navnlig de to andre skandinaviske Rigers Deltagelse i de internationale Stævner, dels særlige politiske Hensyn har oftere medført, at Udenrigsministeriet kunde have ønsket, at vi ikke var udeblevet i Tilfælde, hvor de kompetente Ministerier ikke har anset det rent faglige Interesser ved de paagældende Møder for tilstrækkelig stærke til at anvende af deres Midler til at sende en Delegeret, eller hvor de ingen Midler har haft til Raadighed. I saadanne Tilfælde vilde Udenrigsministeriet formentlig kunne have opnaaet at faa Landet repræsenteret, hvis det havde kunnet tilbyde at bidrage til, eventuelt at afholde Omkostningerne ved Udsendelsen af en faguddannet Delegeret. Det er til dette Formaal nærværende Bevilling forsøgsvis foreslaas. I enkelte Tilfælde har Udenrigsministeriet ladet Landet repræsentere af en af de diplomatiske eller konsulære Repræsentanter; men dette har nødvendigvis paa Kongresser, som forudsætter særlig Fagkundskab, kun kunnet være en ganske formel Repræsentation, ligesom vi ikke kan give Møde ved vore faste Repræsentanter i Udlandet, naar alle andre Løds møder ved Fagfolk.

Til IV. 5. Den tidligere Konto til uforudsete mindre Udgifter, stor 500 Kr., af hvilke bl. a. afholdtes Statskassens Udgifter i Anledning af Belønninger, der uddeltes til fremmede Kaptajner og Besætninger, der havde reddet danske Søfolk, bortfalder, og disse Udgifter agtes for Fremtiden afholdt af Konto I. A. 2. I Stedet for er indsat en ny Konto under samme Nr. til Bidrag til en eventuel kommerciel Undersøgelserrejse i Centralamerika, Vestindien og det nordlige Sydamerika. Panamakanalens tilstundende Aabning vil gøre det særdeles ønskeligt for Udenrigsministeriet samtidig at faa iværksat en Undersøgelse med Hensyn til flere af Konsulaterne i Centralamerika, paa de vestindiske Øer samt i Venezuela. Det er ikke muligt at sige, under hvilken Form denne Undersøgelse vil finde Sted, men Ministeriet maa anse det for ønskeligt at være bemyndiget til at afholde denne Udgift, hvis det skulde vise sig muligt at faa denne Undersøgelse foretaget.

### § 14. Indenrigsministeriet.

Til A. VIII. B. 1. a. 4. Det forelagte Forslag er i Overensstemmelse med det paa Finansloven for 1912-13 vedtagne.

Til A. VIII. B. 3. I Henhold til Bestemmelsen i § 24 i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed vil der af Statskassen være at yde et Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«, hvilken Forening af Indenrigsministeriet har erholdt Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af Forsikring efter henvedte Lov. Det nævnte Tilskud, der alene maa anvendes til Nedsættelse af Præmien for Medlemmerne af Foreningens Sejlskibsafdeling, maa ikke overstige Halvdelen af den Præmie, der uden Tilskud vilde have påhvilet de paagældende Medlemmer, og maa i intet Tilfælde overstige et Beløb af 12 Kr. aarlig for hver beskæftiget forsikringsberettiget Person, herunder Skibsføreren.

I Følge Foreningens Beretning og Regnskab for Aaret 1911 har der i Kalenderaaret i Sejlskibsafdelingen været forsikret 4,225 Mand, hvoraf 4,090 Mand repræsenterede 1,204,890 Forhyringsdage i Fartøjer, for hvilke der i Følge Loven ydes Statstilskud til Bestridelse af Præmierne. Præmien har været 5½ Øre pr. Dag og den samlede Præmie Kr. 62,654.28, hvoraf Statens Tilskud har udgjort Halvdelen, Kr. 31,327.14.

### § 20. Marineministeriet.

Til B. a. Fyrvæsnat. Lønninger m. m.

Der er opført Opholdspenge til 1 Fyrmester af 10. Lønningsklasse og 1 Fyrrasser af 3. Lønningsklasse ved Hams Bluff Fyr, henholdsvis 2,160 Kr. og 864 Kr., for hele Aaret 3,024 Kr.

Med Hensyn til denne Post bemærkes følgende:

Som foran anført er der til Hams Bluff ny Fyr paa St. Croix opført Lønning for hele Aaret til 1 Fyrmester af 10. Lønningsklasse, 1 Fyrrasser af 3. Lønningsklasse og 1 Fyrrasser af 1. Lønningsklasse — sidstnævnte Bestilling beregnet paa en Indfødt som hørende under Fyrmesterens Husstand. For at onaa en betryggende Betjening af Fyret har man anset det for nødvendigt at besætte ikke blot Fyrmesterposten, men ogsaa den ene Fyrrasserpost med Mand her fra Landet og kun ansætte én Indfødt som Fyrrasser. Da Fyrmesteren og den ikke indfødte Fyrrasser ikke vil kunne leve i Vestindien af den her i Landet normerede Lønning, er det nødvendigt at tillægge dem et fast aarligt Beløb i Opholdspenge. Efter de Oplysninger, der derom er indhentet gennem Govenementet, foreslaas Opholdspengene fastsat til 600 Dollars aarlig for Fyrmesteren og 240 Dollars aarlig for Fyrrasseren; disse Beløb medtages dog ikke ved eventuel Pensionsberegning.

Til B. e. Bygningsudgifter m. m., ekstraordinære.

Til Fyrranlæg paa St. Croix NV-Pynt, Hams Bluff (sidste Udgift). Hertil er der som 1. Udgift paa Finansloven for 1912-13 bevilget 34,000 Kr. af en samlet Udgift paa 55,000 Kr. Da Overlaget i sin Tid udarbejdedes, havde der ikke været Lejlighed til at undersøge Forholdene paa Stedet, og Udarbejdelsen kunde derfor kun

foretages efter de Oplysninger, der kunde faas her. Efter at en af Fyrvæsnets Ingeniører har været paa Byggestedet, har det vist sig, at der maa paaregnes en noget større Udgift end oprindeligt angivet, idet den samlede Udgift maa anslaaes til 64,000 Kr., og der søges derfor nu som sidste Bevilling 30,000 Kr.

Til en Lystonde til Udstationering N. V. for Tangen.

Fra et stort Antal Skibsførere, der er interesseret i Sejladser paa Randers- og Mariager Fjord, er der indkommet Andragende om, at der paa et passende Sted ved Grunden »Tangen« maa blive udstationeret en Lystonde. Da det maa erkendes, at en Lystonde paa dette Sted vil være til Gavn for Skibe, som med østlig Storm søger Løb bag Tangen, og at der virkelig er Trang til en bedre Afmærkning her, har man ment, at Andragendet bør imødekommes, hvorfor der herved søges den nødvendige Bevilling til en mindre Lystonde med Fortøjning og Vintermærke.

Til en Lystonde til Udstationering ved Falske-Bolsax.

Der er i Søfartskredse enstemmigt Ønske om Belysning af den i Farvandet Syd for Sausø beliggende farlige Grund Falske-Bolsax. Det vil ikke blot være til Nytte for den gennemgaaende Sejladse i Bæltet, men ogsaa for den indearigske Fart, om den Klokketone, der for Tiden afmærker Grunden, kunde blive ombyttet med en Lys- og Lydtonde, der ogsaa kan vejlede Sejladserne forbi dette farlige Sted om Natten.

Det var oprindeligt Hensigten at bygge en Fyrbaake paa Grundens høieste Sted, men da en saadan Baake er dyr — c. 30,000 Kr. dyrere end en Lystonde —, og da den ikke frembyder saa mange Fordele, at man kan anse det for rigtigt at opsætte et træffe Foranstaltning til Natbelysning paa dette Sted til et Tidspunkt, da et større Beløb eventuelt kunde faas til Raadighed, søges der herved den nødvendige Bevilling til en Lystonde, som tillige kan afgive det Lydsignal (Klokke eller Flojte), som Skibsfartens Repræsentanter efter Omstændighederne maatte foretrække, og hvorom de vil blive hørt.

Til Materiel til Brug ved Vragafmærkning.

Da Dampskibet »Saxo« i Fjor Foraars efter en Kollision var sunket i Sundet paa Ruten mellem Falsterbo og Drogden Fyrskib, frembod dette Vrag en stor Fare for Skibsfarten, og det viste sig at være forbundet med de største Vanskeligheder at forhindre Skibe i at løbe paa Vraget trods alle de Foranstaltninger, der blev truffen. I den Anledning har der i Sommerens Løb været forhandlet mellem den svenske Lødsstyrelse og Marineministeriet om at forbedre Reglerne for Vragafmærkning i danske og svenske Farvande, navnlig med Hensigt paa det stærkt trafikerede Øresund, og snarrest de danske Søfartsinstitutioner, der for Tiden har Sagen til Udtalelse, i Lighed med den svenske Skibsfart anbefaler dens Fremme, vil det blive nødvendigt at anskaffe en Beholdning af Lanterne- og Ballonmateriel til det angivne Beløb.

## Kend Dit Skib.

Fra Professor C. Hansen har vi yderligere modtaget følgende:

1) *Dansk Søfartstidende* Nr. 74 har Hr. v. Rosen gjort Forsøg paa at reducere min Kritik af ovennævnte Bog til Snurrepiberier.

De af Hr. v. Rosen omtalte 4 à 5 Udklip af min Anmeldelse saa vel som de af ham uomtalte Punkter er der ingen Grund for mig til at polemisere om, thi hverken ved Citater eller paa anden Maade kan Hr. v. Rosen faa fastslaaet, at Fejl og Urigtigheder er betydningsløse i en Bog, og allermindst i en Bog bestemt til Selvstudium.

Endvidere vil jeg ikke tage til Genmæle mod hans Kritik af min egen Bog; mod den som mod ethvert teknisk Værk kan der øves berettiget Kritik. Om jeg derfor end af Hr. v. Rosens Bemærkninger kan se, at han (i Lighed med mange andre praktisk virkende Ingeniører) forveksler en Lærebog som min med en Haandbog i Skibsbygning, finder jeg det dog rigtigt, at en Forfatter i Tavshed modtager enhver ikke ubillig Kritik.

Derimod maa det være mig tilladt at tage til Genmæle mod nedenstaaende Punkter i Hr. v. Rosens Indlæg.

1) Indlægget søger at bibringe Læseren den Mening, at der paa de omtalte 5 Sider i »Kend Dit Skib« kun findes 6 Fejl. Dette er ikke rigtigt; de omtalte Fejl var kun saadanne, som jeg nogenlunde let kunde klargøre for *Dansk Søfartstidende's* Læser.

2) Hr. v. Rosen skriver: »Nu gør jeg som Hr. Hansen, jeg slaar ned paa det svage Punkt.« Dette er heller ikke rigtigt; det fremgaar tydeligt nok af min Anmeldelse, at de 5 Sider er valgt vilkaarligt i »Kend Dit Skib«.

3) Hr. v. Rosen mener, at en privat Henvendelse til

Oversætterne havde været at foretrække for en offentlig Kritik. Her glemmer han, at den private Henvendelse har fundet Sted for Oversættelsen. I min Anmeldelse har jeg netop gjort opmærksom paa, at denne Henvendelse har foranlediget min senere Anmeldelse.

4) Til Slut skriver Hr. v. Rosen: »Hvorfor dog skærpe Navigatorernes Eksamensfordringer, hvorfor ikke hellere opmuntre til Selvstudium.«

Skærping af Eksamensfordringerne for Navigatorer har egentlig ikke været min Hensigt med den Slutningsbemærkning, som Hr. v. Rosen siger til; derimod synes jeg, at en Omlægning af Studiet vilde være en Fordel for Skibsfarten. Som Forholdene er nu, kræver Styrmands-eksamen et betydeligt Kendskab til Dampmaskinens Bygning, Virkemaade og Pasning, medens det forlangte Pensum Skibsbygning er meget ringe. Da de søfarende Maskinmestres Uddannelse i Maskinfagene er bekendt for at være udmærket, forekommer det mig bedst stemmende med Rederiernes Tarv, om man for Navigatorernes Vedkommende byttede Forholdene om og gav Skibets Bygning og Teori den indgaaende Behandling, som nu anvendes paa Maskineriet.

C. Hansen.

## Fragtmarkedet.

Atter den sidst forløbne Uges Forhold paa Fragtmarkedet har været paavirket af Krigsbegivenhederne paa Balkan, og i første Række selvfølgelig Sortehavet og Azow, hvorfra der er bievæn betalt næsten rent eventyrlige Rater, saaledes f. Eks. fra Azow indtil 27/ Rotterdam, 27/6 Emden eller Weseren, Fres. 30—32 Vestitalien, 30 Marseille, 25/ fra Sulina til Antwerpen eller Rotterdam, men saa højt var Fragterne kun oppe en enkelt Dag, da Spændingen var stærkest. Medens dette skrives, er de omkring 2/ à 3/ lavere pr. Unit., men selv dette er jo fortrinligt. En dansk Dampet skal være sluttet fra Novorossisk til en særdeles høj Fragt til Kjøbenhavn, vistnok omkring 25/ Basis Korn. Det kan ikke nægtes, at nogen Risiko af forskellig Art er til Stede ved at gaa til Sortehavet, og selv om Præmien for Krigsrisiko er høj, er Fragterne dog ganske udmærkede. Fastheden i de forannævnte Farvande har fremkaldt en betydelig Stigning i Raterne fra Østen, og vi ser saaledes Raten pr. November fra Kurrachee springe op til c. 25/ U. K. eller Kontinentet, medens December Tonnage faar 24/ og Januar c. 23/3. Ogsaa andre Pladser i Østen maatte følge Trop, ja helt ud til det fjerneste, og vi ser 40/ for Soyabønner fra Vladivostok pr. December betalt flere Gange. Endvidere ligger Markederne i Australien, La Plata og navnlig U. S. meget fast, og Befragterne har betydelige Vanskeligheder ved at sikre sig Tonnage. Selv efter at en anselig Række store Baade (helt op til 50,000—60,000 Qrs. pr. Sik.) sluttedes fra Baltimore til udsøgt Havn til 3/ pr. Qr. Havre, er der mange Ordre endnu, og for Bomuld, Trælast etc. er Begæret ligeledes stort, ligesom der paa Timecharter-Basis kan faas høje Fragter. Indtil 13/ Dødvægt betalles for Levering Golfen, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet. Angaaende de kortere Farter skal bemærkes, at Returfragter fra Middelhavet er rigeligere og paa et lønnende Niveau, og fra Østersøen er der stadig temmelig mange Laster af alle Slags. Kornfragterne er dog lidt lavere end for nogle Uger siden, da Tilførslerne fra det Indre lader en Del tilbage at ønske. I Petersborg er Ekspeditionerne nu gennemgaaende daarligere, da Havnen er overfyldt med Skibe og Arbejdskraft ved at blive knappere. Kulfragterne ind til Østersøen viser ingen nævneværdig Forandring, hvorimod de ad Middelhavet til er faste og gennemgaaende højere end for en Uge siden. Kulbefragtinger fandt bl. a. Sted som følger: Fra Firth og Forth 8/6 Kronstadt (2,000), 8/ Helsingborg (1,400), 7/ Faaborg (2,700), 7/3 Kiel (2,000), 8/ Horsens (1,300), 11/9 Oran (2,200), 23/3 Rio Janeiro (4,000). Fra Tynen eller Blyth 7/ Riga (1,600). 7/4 Stockholm (2,900), 9/9 Lissabon (2,800), 10/ Gibralt-

lar (2,800), 13/ Karthagena (2,000), 11/3 Algier (2,000—3,000), 15/ Monaco (1,750), 13/3 à 13/6 Genua (3,000—5,000). Fra Cardiff eller Newport 13/ à 13/3 Genua, 14/9 à 15/6 Venedig, 13/ Port Said, 16/ Colombo, 11/6 Madeira, 23/6 Rio Janeiro, 23/3 Buenos Aires, 22/ Montevideo.  
(Skrevel den 22. Oktober 1912.)

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles uforandret, og der er Brug for den i Mindretal fremkommende fragtlige Tonnage. Den forrige Uges Indberetning, at Fragtterne fra Sydbotten var lavere i Lighed med Assurancepræmiens Stigning, fortes ikke igennem fra Befragternes Side, thi Rederne holdt sig tilbage fra at slutte derfra, idet der fremkom flere Laster fra danske og tyske Havne, saa at Markedet i det hele er fast. Sydbotten har Laster nok for de Redere, som endnu vil dirigere Skibe dertil, men Petersborg, som ogsaa staar ved Grænsen for Sejlskibes Besejling, har færre Oljekagelaster, medens Riga og Libau er bedre for prompt Tonnage. Tyskland har fremdeles Brug for Kornskibe, og Danmark har flere Korn- og Kartoffellaster, end der i Øjeblikket er prompt Tonnage for. Vestsverig og Østnorge ligger uforandret med flere Laster. Returfragter Vest fra samt Kystfart ligger uforandret fast med Kulfragter 10 à 11 £, Claylaster 11/ à 13/6 til Østersøen, og Markedet er i det hele saavel for Tur som Retur tilfredsstillende og uden nogen Udsigt til Nedgang.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet for Nordtysklands Vedkommende vedblivende fast til gennemgaaende uforandrede Rater; kun Colberg og særlig Stolpmünde og Rügenwalde synes i Aar ret tilbageholden. Af Noteringer kan vi henvise til forrige Uges Beretning, dog er Rostock højere stemt og noterer 5¼ à 5½ M.; de slesvigske Havne har næsten alle Kornlaster i Markedet, nærmest Havre; men byder herfor kun 5 M. Med Hensyn til de russiske Østersøhavne synes navnlig Libau meget livlig og søger energisk Tonnage for Oljekager. Sverig er nærmest uforandret; i den forløbne Uge er dog sluttet en Del Skibe til Stettin, baade fra Karlshamn, Nasset og Lysekil, hvorfor det til denne Plads er lidt knapt med disponible Stenlaster. Norge er ligeledes uforandret med rigelig Udbud af Feldspath til Stettin og Hamburg. Danmark er fra Provinserne det samme som i forrige Uge; rigelig Udbud af Sukkerladninger til Kjøbenhavn, ligesom ogsaa nogle Byglaster er fremme; med Cementtrafikken er det i Aar fra Aalborg meget smaat, og ikke faa Skibe maa gaa ledig derfra; ikke desto mindre er Tønnen undertiden ret lang; derimod er Forholdene bedre fra Mariager. Fra Kjøbenhavn, hvor det i forrige Uge var lidt flovere, er det i de allersidste Dage atter lidt bedre; der sluttedes for Majs til Ystad 15 Øre, Guldborg, Stubbekjøbing 13 Øre, Hvide til Göteborg 15 Øre, Åhus 13½ Øre samt Majs til Ronne 14 Øre.



## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

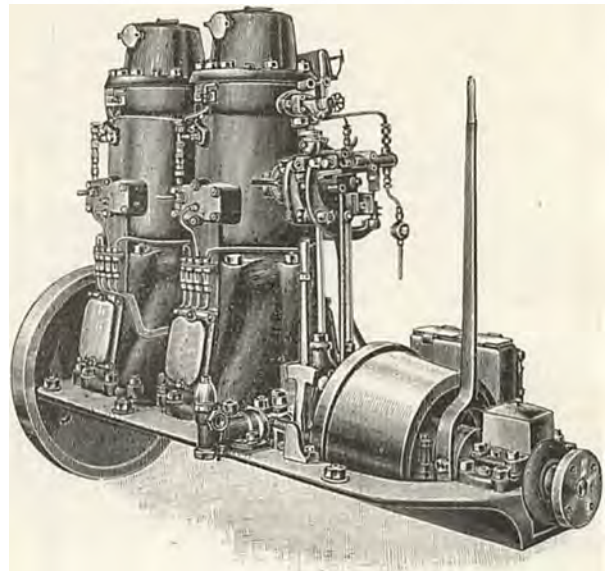
(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

**Engelsk.** **C. H. Funch,**  
British Vice Consul.  
Kongelig edsvoren Translater og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
traffes 10—1.  
Telefon 4210. Privat Telefon Hellerup 1152.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO. (Breit & Dahl).**

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688.

## Skibsefterretninger

### Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 17./10. — Alexandra, Nielsen, pass. Dungeness 20./10. — Algarve, Borries, ank. hertil 18./10. — Anglo Dan e, Tonnesen, afg. Trondhjem 23./10. — A. N. Hansen, Sorensen, pass. Brunsbüttel 20./10. — Antwerpen, Madsen, ank. Rodosto 18./10. — Arkansas, Petersen, ank. Savannah 8./10. — Arno, Fischer, pass. Portland 19./10. — Aurora, Gommesen, afg. Algier 21./10. — Baron Stjernblad, Sorensen, ank. Petersborg 11./10. — Beira, Lunge, afg. herfra 22./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 17./10. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 19./10. — Christian IX, Holm, ank. Königshørg 21./10. — Dagmar, Bogvad, pass. Gibraltar 19./10. — Esbjerg, Sorensen, afg. herfra 21./10. — Florida, Andersen, ank. Nakskov 19./10. — Garonne, Kromann, pass. Quessant 21./10. — Hellig-Olav, Holst, ank. hertil 22./10. — Hengest, Munck, afg. herfra 22./10. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 21./10. — Holar, Svan, ank. Riga 22./10. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 18./10. — Jolantha, Rasmussen, pass. Holtenau 22./10. — Kasan, Mikkelsen, afg. Libau 22./10. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 16./10. — Kiev, Salomonsen, pass. Brunsbüttel 22./10. — Loire, Craignou, ank. Dunkerque 22./10. — Louise, Larsen, ank. London 21./10. — Louisiana, Ørsted, afg. Grimsby 12./10. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 20./10. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 22./10. — Moskø, Jon Jensen, pass. Holtenau 18./10. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Petersborg 21./10. — Nordjylland, Søberg, afg. Riga 22./10. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Petersborg 21./10. — Odessa, pass. Holtenau 21./10. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 21./10. — Oscar II, Hempel, ank. New York 16./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newport News 21./10. — Perm, Gotthardt, ank. hertil 23./10. — Pregel, Iversen, pass. Dungeness 22./10. — Saga, Hansen, pass. Brunsbüttel 22./10. — Saratov, ank. Libau 18./10. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 14./10. — Skalholt, Bidstrup, ank. Petersborg 21./10. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Ayres 22./10. — Thyra, Dam, ank. Riga 22./10. — Tiber, Beech, ank. Petersborg 14./10. — Tomsk, Wiberg, afg. Sevilla 22./10. — Tula, Therkildsen, afg. Lissabon 20./10. — Tyr, Thauing, afg. herfra 22./10. — United States, Gottsche, afg. Kristianssand 19./10. — Vendsyssel, Larsen, afg. herfra 21./10. — Viking, Tramp, ank. Antwerpen 17./10. — Saxo, Müller, ank. hertil 20./10.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kronstadt 19./10. — Johan Siem, Nielsen,  
(Fortsættes Side 585.)

## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2522. Oplysning om Vrag. Læso-Trindel. Kattegat.** Vragresterne af Damperen »Greetland«, der ligger paa Læso-Trindel, er borttaget, saaledes at den mindste Dybde paa Læso-Trindel nu som tidligere er 2,2 m. Vragvæggen vil blive inddraget snarest muligt uden nærmere Varsel. Læso-Trindel: 57° 25' (40") N. Br. 11° 15' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 280. Som-Fort., Side 24.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 320. Kjøbenhavn 1911.)

**2523. Fyr forandres. Korsør. Store-Bælt.** Korsør Vinkelfyr vil blive forandret saaledes, at Lyset bliver hvidt fra N. 22° V. til S. 62½° Ø., grønt fra S. 62½° Ø. til S. 16° V., hvidt fra S. 16° V. til V. til N. 22° V. I øvrigt uforandret. Forandringen vil finde Sted tidligst den 15de November 1912. 59° 19' 53" N. Br. 11° 07' 07" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 163, 220, 221 og 251. Danske Lods, Side 336. Havne-Lods, Side 74. Fyr-Fort. Nr. 238 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2197. Kjøbenhavn 1912.)

**2524. Fyrs Brændtild forandret. Lynæs. Isefjord.** Lynæs Havnefyrtårn brænder fremtidig hele Aaret. 55° 56' 28" N. Br. 11° 52' 16" Ø. Lgd. (Kort Nr. 151 og 227. Danske Lods, Side 519. Havne-Lods, Side 90. Fyr-Fort. Nr. 468.)

**2525. Fyrs Belligenhed. Reykjanes Bifyr. Island.** Reykjanes Bifyr ligger c. 1700 m S. 10° Ø. fra Reykjanes Hovedfyrtårn. 65° 48' 01" N. Br. 22° 42' 08" V. Lgd. (Kort Nr. 226 og 234. Islandske Lods, Side 43. Fyr-Fort. Nr. 579.)

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2526. »Kopparstenarne« Fyrskib flyttes. Gotska Sandön N. Sverrig.** Naar »Kopparstenarne« Fyrskib udlægges i Foraaret 1913, vil det samtidig blive flyttet til 58° 35' 00" N. Br. 19° 08' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

**2527. Fyr forandret. Västra Leerskäret. Stockholm Skærgaard.** Västra Leerskäret Fyr viser nu grønt, fast Lys fra S. 69° V. til S. 80° V., hvidt, fast Lys derfra til N. 86° V., rødt, fast Lys derfra til N. 74° V. I øvrigt uforandret. 59° 44' 14" N. Br. 19° 14' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 84. Kjøbenhavn 1912.)

**2528. Afmærkning. Meldri (Möldri). Isel sv. Kyst. Østersøen.** Rusland, Indløbet til Meldri Bugt er afmærket med 2 Stenvarde, der holdt overet i N. 44° Ø., leder ind til en god Ankerplads for mindre Fartøjer, samt med følgende Spiritonde: 1) En rød Spiritonde med rød, opadvendt Koste i 10 m Vand paa 58° 09' 21" N. Br. 22° 07' 18" Ø. Lgd. 2) En hvid-rød Spiritonde med 2 fra hinanden vendte røde Koste i 13 m Vand paa 58° 08' 30" N. Br. 22° 04' 52" Ø. Lgd. 3) En rød Spiritonde med rød, opadvendt Koste i 7,5 m Vand paa 58° 07' 56" N. Br. 22° 04' 37" Ø. Lgd. (Positionerne svarer til danske Kort.) (Kort Nr. 205.)

**2529. Taagesignal-Station oprettes. Stolpmünde. Tyskland.** I November 1912 oprettes en Taagesignal-Station, der giver Taagesignal med Sirene, Et-Sted hver 20 Sek., Stod 4 Sek., Pause 16 Sek., ved det røde, faste Fyr paa Ø-Molehovedet ved Stolpmünde. 54° 35' 37" N. Br. 16° 51' 21" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

**2530. Afmærkning forandret. Uckerkanal. Bøge Ydortønderne ved Indløbet til Uckerkanal er forandret som følger: 1) Den røde Spiritonde A har faaet en Diamant som Topbetejning. 2) Den sorte Spiritonde 1 har faaet en Kugle, c. 53° 45½' N. Br. 14° 05½' Ø. Lgd.**

**2531. Vrag. Valkyrien-Grund. Dameshøved S.** En afbrøkket Mast, der netop ses i Overfladen, er observeret paa Valkyrien-Grund paa 54° 07' N. Br. 11° 02' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1168. Kjøbenhavn 1912.)

4 Sek., Pause 3 Sek., Stod 4 Sek., Pause 3 Sek., Stod 4 Sek., Pause 42 Sek. 43° 49' 32" N. Br. 66° 32' 00" V. Lgd.

**2551. Tønde udlægges. Wickford Harbor. Narragansett Bay. Rhode Island. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrænt den 1ste November 1912 udlægges Main Channel Rock Spiritonde 2 i 4, m Vand, S. 2¼° Ø. fra White Rocks Baake og S. 77¼° Ø. fra Wickford Harbor Fyr. Tønden ligger ved et Skær med 3,2 m Vand. Wickford Harbor Fyr: 41° 34' 22" N. Br. 71° 26' 14" V. Lgd.

**2552. Vrag afmærket. Block Island Sound. Rhode Island.** En vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt i 38 m Vand c. 90 m S. 10° V. fra Vraget, som ligger c. 6½ Sm N. 75½° Ø. fra Montauk Point Fyr. 41° 05' 54" N. Br. 71° 49' 12" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2490. Kjøbenhavn 1912.)

**2553. Afmærkning forandret. Tarrytown. Hudson River. New York.** Afmærkningerne ved det gravede Løb ved Tarrytown er forandret som følger: 1) Tarrytown Flats Spiritonde 2 ligger paa S-Siden af det nedre Indløb, S. 6¼° V. fra Tarrytown Fyr og S. 59¼° Ø. fra Nyack Lower Landing højre Kant. 2) Dredged Channel Spiritonde 1 er udlagt i 3 m Vand paa N-Siden af det nedre Indløb, henholdsvis S. 7¼° V. og S. 61° Ø. fra samme Punkter. 3) Dredged Channel Spiritonde 4 er udlagt i 3 m Vand, henholdsvis S. 15¼° Ø. og S. 67½° Ø. fra samme Punkter. 4) Dredged Channel Spiritonde 3 er udlagt i 3 m Vand, henholdsvis S. 13¼° Ø. og S. 67½° Ø. fra samme Punkter. Tarrytown Fyr: 41° 05' 03" N. Br. 73° 52' 29" V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

**2554. Tønde flyttet. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Channel Spidstønde 2 B er flyttet c. 1 Sm S. 37½° V. i og ligger nu i S. m Vand S. 13¼° V. fra Point Pinelos Fyr og N. 86¼° Ø. fra Mullet Key Shoal Fyr. Point Pinelos Fyr: 27° 41' 47" N. Br. 82° 36' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2227. Kjøbenhavn 1912.)

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

**2555. Afmærkning forandret. Skærs Belligenhed. Rio de Janeiro. Brasilien.** 1) I Rio de Janeiro Havn er sket følgende Forandringer ved Afmærkning: a) Telegrafkablet er flyttet og den V-lige Lystønde ved Kablet ligger nu 3,1 Kbl N. 5½° V. fra Fort Villegagnon Fyrbaake. b) Den røde Spidstønde, 2, Kbl N. 31½° V. fra samme Fyrbaake, er inddraget. c) Den sorte Spidstønde tæt ved Fort Villegagnon er ombyttet med en rød Spidstønde. Fyrbaaken: 22° 54' 40" N. Br. 43° 09' 45" V. Lgd.

2) Paa Espinho Skær og paa Skæret N. for Moengue Pequeno Krudtmagasinet er opført en Baake med rødt Kugle paa Toppen. Espinho Skær: 22° 50¼' S. Br. 43° 09½' V. Lgd. 3) Skæret Jaguarao i Rio de Janeiro indre Bugt har 3 m Vand og ligger N. 57½° Ø. fra Cruz das Almas trigon. Stat. paa Passagen Skær og S. 17½° Ø. fra Ribeira Pynt trigon. Stat. Ribeira Pynt: 22° 49¼' S. Br. 43° 10' V. Lgd.

**2556. Afmærkning forandret. Uruguay River. Rio de la Plata.** Sauto Domingo Farvandet, som mellem Martin Chico Pynt og Piedras Pynt fører til Carmelo, er afmærket med følgende 10 Lystønder: 1) Paa Ø-Siden af det S-lige Indløb, 550 m N. 62° V. fra den 3die Pynt N. for Martin Chico, ligger en rød Lystønde 2, der viser rødt Et-Lyn. 2) Paa V-Siden ligger 9 sorte Lystønder, nummeret med ulige Nr. fra 1 til 17, og som viser hvidt Et-Lyn. Den S-ligste af disse, Nr. 1, ligger 1370 m N. 62° V. fra den 3die Pynt N. for Martin Chico Pynt. Afstanden mellem Lystønderne er c. 1 Sm. Carmelo: 34° 01' S. Br. 58° 19½' V. Lgd.

**2557. Vrag. Condor Bank. Beagle Channel. Tierra del Fuego. Chile.** Vraget af Damperen »Ushuaia« ligger Ø. for 3 m Stedet paa Condor Banke. Vraget er over Vandet og kan tjene som Afmærkning af Banken. 54° 53' 50" S. Br. 70° 20' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1015. Kjøbenhavn 1912.)

**2558. Fyr tændt. Crooked Reach. Magellan Strait.** I Crooked Reach er tændt følgende ubevogtede Fyr:

1) Paa Colhorn et hvidt Blinkfyrtårn, der viser Et-Blink hver 10 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 9 Sek. Det ligger fra S. 43° Ø. gennem S. og V. til N. 53° V. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 10 Sm. 53° 33' 06" S. Br. 70° 20' 05" V. Lgd.

2) Paa Kap Morrison paa Øen Santa Ines et hvidt Lynfyrtårn, der viser To-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 0,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 4,5 Sek. Det ligger fra N. 88° V. gennem N. til N. 88° Ø. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 14 Sm. 53° 34' 10" S. Br. 72° 31' 05" V. Lgd.

**2559. Fyr forandret. Punta Latrin. Lota Bay.** Fyret paa Punta Latrin er forandret til et hvidt Blinkfyrtårn, der viser Et-Blink hver 15 Sek., Blink 1,5 Sek., Mørke 13,5 Sek. c. 37° 05½' S. Br. 73° 11' V. Lgd.



**2532. Forsøgsøgenstande udlagt. Haffkamp. Rohwacht-Bucht.** I Narveden af Haffkamp er der c. 0,5 Sm fra Land nldagt Forsøgsøgenstande i c. 8 m Vand. Stedet, som er afmærket med røde Bojer, ma ikke besjæles. 64° 23' N. Br. 10° 34' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 652. Kjøbenhavn 1912.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**2533. Fyr forandret. Svensholmen. Sverrig.** Svensholmen Fyr er nu et Fyr med To-Formørkelses Iyer 10 Sek. Lyset er grønt fra S. 65° V. til V., hvit derfra til N. 80° V., rødt derfra til N. 71° V., grønt fra N. 38° V. til N. 15° V., hvit derfra til N. 11° V., rødt derfra til N. 4° V. I øvrigt ulforandret. 58° 18' 45" N. Br. 11° 22' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 97. Kjøbenhavn 1912.)

**2534. Fyr forandret. Flåtårne. Flåtårne Fyr** er nu et Fyr med Br-Formørkelses. Lyset er grønt fra S. 26° Ø. til S. 17° Ø., hvit derfra til S. 13° Ø., rødt derfra til S. 2° Ø., grønt fra S. 27° V. til S. 45° V., hvit derfra til S. 59° V., rødt derfra til S. 85° V. I øvrigt ulforandret. 58° 21' 27" N. Br. 11° 17' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 98. Kjøbenhavn 1912.)

**2535. Fyr tændt. Norge.** Folgende Fyr er tændt:

1) Rødholmen Fyrlampe, Lyngvolden. Fyret er et Fyr med To-Formørkelses, der viser rødt lys fra N. 30 Ø., ind paa Engholmen, til N. 55° Ø., midt i Løbet mellem Hellersønaen og Steinsen; grønt lys derfra til N. 75° Ø., ind paa Lakken; rødt lys fra S. 70° Ø. til S. 43° V., fri V. om Åkers og Bastholmen; grønt lys derfra til S. 65° V. Flammens Højde: 3 m. Synsvide: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt lys. 58° 37' 05" N. Br. 9° 04' 40" Ø. Lgd.

Kvistholmen Fyrlampe, Hillesund. Fyret er et Fyr med To-Formørkelses, der viser rødt lys fra S. 87° Ø. til S. 61° Ø., midt i Forvandet mellem Banholmen og Mannøer; grønt lys derfra til S. 90 Ø., midt i Løbet mellem Hingeskjærene og Steinsø; rødt lys derfra til S. 48° V., ind paa Hilles; rødt lys fra V. til N. 53° V., midt i Hillesund; grønt lys derfra til N. 45° V., ind paa Høksaslandet. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt lys. 58° 00' 30" N. Br. 7° 23' 30" Ø. Lgd.

## III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2536. Fyr tændt. Fyr nedlagt. Norge.** 1) Kvalbeirruua Fyrlampe er nedlagt. 58° 31' 35" N. Br. 5° 42' 40" Ø. Lgd.

Følgende Fyr er tændt:

2) Kvasholmen Fyr, Jæderen S-Side. Fyret viser Et-Lyn Iyer 5 Sek. Lyset er afvekslende rødt og grønt. Fyret lyser fra c. S. 59° Ø. gennem S. og V. til c. N. 27° V. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 13 Sm. 58° 32' 35" N. Br. 5° 01' 15" Ø. Lgd.

3) Hysnes Fyrlampe, Tromsøfjordsfjorden. Fyret er et Fyr med En-Formørkelses, der viser hvit lys fra S. 21° Ø., fri V. om Sørvikneset, til S. 76° V., mod Dammskjokken i Selva; og grønt lys derfra til N. 42° V., fri N. om Aphanesfjua; hvit lys derfra til N. 17° V., fri V. om Vesterfjua; rødt lys derfra til N. 1° V., klods til Bretingsnes. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvit, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 37' 35" N. Br. 9° 48' 50" Ø. Lgd.

4) Stollestøene Fyrlampe, Skjorffjorden. Fyret er et Fyr med En-Formørkelses, der viser hvit lys fra S. 69° V., fri N. om Uterhalsfjua, til S. 89° V., fri S. om Melforgrundene; rødt lys derfra til N. 86° V., fri N. om 7,5 m (4 F.). Melforgrund; hvit lys derfra til N. 66° V., fri S. om Haag; grønt lys derfra til N. 74° Ø., midt mellem Landgrundene fra Grønskjær og Bergkalhelundet; rødt lys derfra til S. 81° Ø., midt i V. lige indhald til Tøndervikhavnen; grønt lys derfra til S. 10° V. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvide: 6 Sm for hvit, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 04' 00" N. Br. 10° 04' 20" Ø. Lgd.

5) Hartholnes Fyrlampe, Skjorffjorden. Fyret er et Fyr med To-Formørkelses, der viser grønt lys fra S. 67° Ø., ind paa Raakvaag Havn, til S. 55° V., fri N. om Bjorkvikfjua; hvit lys derfra til S. 59° V., fri S. om Haag; rødt lys derfra til S. 63° V., fri N. om Haag; hvit lys derfra til S. 70° V., fri S. om Sørvikfjua; grønt lys derfra til N. 32° Ø. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm for hvit, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 46' 00" N. Br. 10° 04' 20" Ø. Lgd.

6) Kvalholmen Fyrlampe, Faldenforjorden. Fyret er et Fyr med En-Formørkelses, der viser grønt lys fra S. 49° V. til S. 37° V., fri N. om Omfløtholmen; hvit lys derfra til S. 79° V., fri S. om Langholmen; rødt lys derfra til N. 67° V., fri S. om Melstøen og fri N. om Faldenstøen; grønt lys derfra til N. 45° V., fri N. om Melstøen; rødt lys derfra til N. 14° Ø. Lgd.

Ø., fri Ø. om Astrildholmfaket; hvit lys derfra til N. 23° Ø., fri V. om Kleven; grønt lys derfra til N. 46° Ø., fri N. om Lunddaksen; rødt lys derfra til N. 57° Ø. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 7 Sm for hvit, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt lys. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 45' 00" N. Br. 11° 32' 00" Ø. Lgd.

7) Kjøe Fyrlampe, Faldenforjorden. Fyret er et Fyr med To-Formørkelses, der viser hvit lys fra S. 67° Ø., fri S. om Kjøeholmen, til B. 43° V., fri S. om Melstøen; rødt lys derfra til S. 48° V., fri N. om Melstøen; hvit lys derfra til S. 73° V., fri S. om Øksingen; grønt lys derfra til N. 84° V., fri N. om Astrildholmen; hvit lys derfra til N. 33° Ø., fri V. om Kjøeholmen og Bua; rødt lys derfra til N. 47° Ø., fri N. om Falskensstøen. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm for hvit, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt lys. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 48' 20" N. Br. 11° 35' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 179.)

**2537. Tønder indtaget. Kjøhland. Eiben. Tyskland.** Begge de grøn, almindelige Tønder i Kjøhland ved Næhøf er permanent indtaget. c. 53° 31' 2" N. Br. 9° 56' 2" Ø. Lgd. Geyke er sat paa Grund i Østgat N. for den grønne, stumpe Vragtunde paa 51° 30' N. Br. 9° 27' 3" Ø. Lgd.

**2538. Tønde ombyttes med Lystønde. Krankeloon. Scheide. Belgien.** Om kort Tid ombyttes Stumpe Nr. 63 ved V.-Spidsen af Bank van Krankeloon med en sort Lystønde, der viser rødt lys med En-Formørkelses Iyer 10 Sek., lys 7 Sek., mørke 3 Sek. Synsvide: 5 Sm. 51° 15' 16" N. Br. 4° 18' 30" Ø. Lgd.

**2540. Baaker flyttet. Isle of Grain. River Medway. England.** 1) Den sorte Yderbue står nu 8 Kul N. 78° V. fra Garrison Point Fyr. 51° 27' N. Br. 0° 43' 2" Ø. Lgd.

2) Den røde og hvite vandrede strilbue hindebue står nu 7½ Kul S. 73° V. fra Yderbuen. **2541. »Bulle Fyrskib midlertidig ombyttet. River Hummer.** »Bulle Fyrskib er midlertidig ombyttet med et Reservelyskib, der afvekslende viser hvit og rødt lys hver 30 Sek. Taagesignalet er ulforandret. 58° 33' 7" N. Br. 0° 05' 2" Ø. Lgd.

**2542. Grund eksisterer ikke. The Middle S. River Hummer.** 7,2 m Grunden, 2,4 Sm N. 24° Ø. fra Cleehorps Outfall Bæke, eksisterer ikke. 53° 35' 09" N. Br. 0° 01' 51" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2426. Kjøbenhavn 1912.)

**2543. Advarsel. River Tay. Skotland.** De Bankerne i River Tay huppiet forandrer sig, ma man udvise Forsigtighed ved Besølingen af Floden. River Tay Munding: 56° 27' N. Br. 2° 40' V. Lgd.

## IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**2544. Fløjtønde flyttet. Carnot Dige. Boulogne. Frankrig.** Som følge af Arbejdet Fremadskriden ved Forhøvelsen af Carnot Dige er den røde Fløjtønde, som lå 300 m V. fra Lystønden ved den tidligere Yderende af Diget, flyttet og ligger nu foran for Stenopfyldningen, c. 500 m NNV. fra Lystønden. 50° 44' 08" N. Br. 1° 33' 46" Ø. Lgd.

**2545. Vrag afmærket. Newhaven. England.** Vraget af Skibet »Dindem« er sunket i 5,2 m Vand, 0,2 Sm S. 85° V. fra Fyret paa Hovødet af V.-Molen ved Newhaven. 50 m V. fra Vraget ligger en grøn Vragtønde. Ved Vraget er udlagt et Vragmærkeskib, der viser de sædvanlige Signaler. 50° 46' 3" N. Br. 0° 02' Ø. Lgd.

**2546. Rættelse til »E. f. S.« Nr. 2479, Pkt. 2. Queensdown. Irland S.-Kyst.** Curlane Bank Lystønde ligger 685 m S. 39° Ø. fra Spike Island Flagstang og ikke som tidligere angivet. 51° 49' 45" N. Br. 8° 16' 32" V. Lgd. (Ilfgr. engelsk Kort Nr. 1777.)

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2547. Fyr tændt. Bermeo. Spanien N.-Kyst.** Ved Indløbet til Bermeo, c. 400 m V. fra Kap Lamiaren, er tændt et hvit og rødt Fyr med To-Formørkelses Iyer 10 Sek., lys c. 6 Sek., mørke c. 1,5 Sek., lys c. 1,5 Sek., mørke c. 1,5 Sek. Lyset er rødt fra N. 55° V. til N. 25° V., over Grundene N. for Bermeo; hvit derfra til N. 45° V. Grensen mellem Lysvinklene er ikke skarp. Flammens Højde: 35 m. Synsvide: 9 Sm for hvit og 6 Sm for rødt lys. 43° 25' 04" N. Br. 2° 43' 29" V. Lgd.

**2548. Klokketønde udlagt. Bar Reef. Saguenay River. River St. Lawrence. Canada.** Paa N.-Siden af Bar Reef er udlagt en sort Klokketønde, mærket »95 B«, i 9,1 m Vand. 44° N. Br. 69° 39' 05" V. Lgd.

**2549. Tønde udlagt. North Tracanie Gulvy. New Brunswick Ø.-Kyst.** Paa N.-Barren ved North Tracanie Gulvy er udlagt en rød Spidstønde, der flyttes eller Løbet. North Tracanie Bugt: 47° 33' 1" N. Br. 64° 51' 2" V. Lgd.

**2550. Taagesignal forandret. »Lurher Shoal« Fyrskib. Bay of Fundy.** Den 1ste Decembris 1912 forandres »Lurher Shoal« Fyrskibs Taagesignal til Tre-Stød hver i Minut, Stød

**2560. Fyr slukket.** Antofagasta. Efter Udsagn af en Lods findes de 2 røde, faste Ledefyr paa Passenger Pier, der holdt overet leder ind i La Poza, ikke mere. 23° 38' S. Br. 70° 24' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 1596. Kjøbenhavn 1910.)

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2561. Fyr forandret.** Reale (Asinara). Sardinien N.-Kyst. Det hvide, faste Fyr, som vises fra Taarnet paa den N.-lige Del af Reale Grund, er forandret til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 4,5 Sek. I øvrigt uforandret. 41° 03' 10" N. Br. 8° 17' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 1759. Kjøbenhavn 1912.)

**2562. Fyr forandret.** Capo Sandalo. Isola S. Pietro, Sardinien V.-Kyst. Capo Sandalo Fyr viser nu hvidt Et-Blink hver 1 Minut, Blink 5,5 Sek., Mørke 54,7 Sek. Synsvidde: 28 Sm. 39° 08' 49" N. Br. 8° 13' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 1697. Kjøbenhavn 1912.)

**2563. Fyr forandret.** Punta Cavallo, Lampedusa. Fyret paa Punta Cavallo ved Indløbet til Lampedusa Havn er nu et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., der lyser fra S. 47° Ø. gennem S. V. og N. til N. 23° Ø. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 7 Sm. 35° 29' 37" N. Br. 12° 36' 12" Ø. Lgd.

**2564. Fyr permanent.** Malinocco, Italien Ø.-Kyst. Det røde Blinkfyrt paa det S.-lige Molehoved ved Malinocco Havn, der var tændt til Forsøg, brænder permanent. Flammens Højde 16 m. Synsvidde: 12 Sm. Malinocco: 45° 20' N. Br. 12° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 1149. Kjøbenhavn 1912.)

**2565. Lys- og Flojitetegn udlagt.** Constantza, Rumænien. Lys- og Flojitetønden udfor Constantza Havn er atter udlagt. c. 44° 09' 1/2" N. Br. 28° 41' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 1587. Kjøbenhavn 1912.)

### IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

**2566. Rute forandret.** Bab-el-Mandeb, Røde Hav. Da Baile Point Fyr er forbedret, anbefales det at passere gennem Bab-el-Mandeb store Stræde fremfor gennem det lille Stræde. Store Stræde: 12° 35' N. Br. 49° 20' Ø. Lgd.

**2567. Fyr tændt.** Kootapalli (Kotapalli), Forindien. Paa Stranden ved Kootapalli, c. 5 Sm NØ fra Kap Comorin, er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 4 Sm. 8° 09' N. Br. 77° 36' Ø. Lgd.

### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**2568. Tønde udlagt.** Segment Rock, Da Chan Shan Tan, Li Chang Shan Islands, China. Ved det netop overlydte Skær Ø. for Segment Rock er udlagt en rød Spidstønde i 10 m Vand, c. 5 Kbl N. 86° Ø fra Segment Rock, der ligger paa c. 39° 15' N. Br. 122° 35' Ø. Lgd.

**2569. Fyr slukket.** Chemurup (Chemulpho), Korea (Ghosen) V.-Kyst. De 6 røde Fyr, der var tændt N. for Togu Sonu, er slukket. Togu Sonu: 37° 27' 1/2" N. Br. 126° 37' 1/2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 2627. Kjøbenhavn 1911.)

**2570. Fyr nedlagt.** Sonjin Po (Song Chin), Korea (Ghosen) Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Bolgebrøderen ved Sonjin Po er nedlagt. 40° 39' 1/2" N. Br. 129° 12' 1/4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 2739. Kjøbenhavn 1911.)

**2571. Fyr og Almærkning forandret.** Kiirun Kō, Taiwan (Formosa) N.-Kyst. Japan. Forandringerne ved Kiirun Kō er nu udført. 1) Lystønden, der ligger i Stedet for Spidstønde B, viser hvidt To-Lyn hver 6 Sek. (ikke tidligere anført røde Lyn). Synsvidde: 5 1/2 Sm. 25° 09' 09" N. Br. 121° 44' 45" Ø. Lgd. 2) Tøbban Shō Fyr viser nu hvidt To-Lyn hver 5 Sek. Synsvidde 8 Sm. I øvrigt uforandret. 25° 10' N. Br. 121° 45' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 2194. Kjøbenhavn 1912.)

### Bekendtgørelser m. m.

**2572. Karantænebestemmelser.** Italien. — Zanzibar er erklæret kolerafri. Sverrig. — Rio Grande do Sul er erklæret pestmittet og Zanzibar kolerafri.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korts eller Bogs Nr. N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.

Japan 1912.

N 178 Kyushu, west coast. — Yatsushiro Kai, Nagashima Kaikyō.

R 131 Naikai. — Akashi Seto and Approaches.

R 159 Honshu, north coast. — Koyama Misaki to Mikuni Kō.

afg. Blyth 18./10. til Libau. — Harald Klitgaard, Rasmusen, afg. Windau 18./10. til Drømmen. — Russ, Petersen, ank. Belfast 18./10. — Vladimir Sawin, Christensen, ank. Liverpool 19./10. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Newcastle 21./10. — Michael Ontehoukoff, Harhoe, afg. Pozzuoli 18./10. til Novorossisk. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Miramichi 9./10. til Belfast. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Dunston 21./9. til Buenos Ayres. — Helmer Mørch, Thorsye, afg. Campbellton 15./10. til Manchester. — Newa, Dahl, ank. Plymouth 15./10.

**Vesterhavet.** Marie, Nielsen, ank. Sines 21./10. — Fylla, Brinch, pass. Brixham 21./10. for Alicante. — Ulla, Hansen, ank. Fowey 20./10. — Nora, Lauritsen, ank. London 20./10. — Olga, Christensen, ank. Sharness 21./10. — Nordsoen, Gram, afg. Esbjerg 20./10. til Methil. — Dagmar, Skou, afg. Brixham 21./10. til Hamburg. — Hebe, Gregersen, afg. Torneå 20./10. — Ellen, Hansen, ank. Malaga 20./10. — Bodil, Jensen, ank. Ellesmere 22./10. — Polly, Mathiasen, pass. Holtenau 26./10. for Newport. — Nancy, Mikkelson, afg. Raumo 22./10. til Malaga. — Cito, Jepsen, ank. Almeria 19./10. — Norma, Degu, afg. Hamburg 19./10. til Antwerpen. — Johanne, Thøgersen, afg. Borgå 19./10. til Cadiz. — Stella, Larsen, afg. Wiborg 19./10. til Teignmouth. — Laura, Lund, ank. Hull 18./10. — Nautik, Nielsen, pass. Helsingør 18./10. for Sevilla. — Rigmor, Uldall, afg. Gibraltar 17./10. til Saffi. — Nexos, Basse, afg. Lissabon 17./10. til Antwerpen. — Inger, Schiff, afg. Cadiz 17./10. til Hamburg. — Thyra, Jessen, ank. Cartagena 17./10. — Karla, Nielsen, ank. Dunkerque 17./10.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, ank. Methil 18./10. — Nordpol, Holst, ank. Libau 17./10.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Filadelfia 21./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Barbados 21./10. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Kjøbenhavn 21./10. — Svend, Schmidt, ank. Karrebæksminde 21./10. — Urania, Clausen, ank. Methil 20./10.

**Nordsøen.** Nordland, Larsen, afg. Emden 22./10. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Holtenau 22./10. — Holland, Poulsen, afg. Emden 15./10. — England, Andersen, afg. Stralsund 22./10.

**Term.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Petersborg 20./10. — Sara, Jensen, afg. Hull 22./10. — Helene, Sorensen, ank. Spjutsund 19./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Riga 19./10. — Valborg, Hansen, ank. Ipsvik 19./10. — Sjælland, Sværre, ank. Königsberg 20./10. — Estrid, Hansen, afg. Isigni 22./10. — Agnete,

21./10. — Hermia, Farup, afg. Boness 21./10. — Alice, Jørgensen, afg. Methil 22./10.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Kjøbenhavn 18./10. — Amalienborg ank. Petersborg 15./10. — Anna Mærsk ank. Thamshavn 20./10. — Brattingsborg ank. Rio de Janeiro 17./10. — Børglum afg. Cardiff 28./9. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 16./10. — Dansborg pass. Gibraltar 17./10. — Eleonora Mærsk afg. Petersborg 19./10. — Elsberg ank. Petersborg 19./10. — Esrom ank. Rio de Janeiro 10./9. — Flynderborg ank. West Hartlepool 20./10. — Fredensborg afg. Petersborg 20./10. — Frederiksborg afg. Petersborg 17./10. — Guldborg ank. Lübeck 18./10. — Gurte afg. Huelva 16./10. — Hammershus ank. Christmas Island 12./10. — Harrildsborg ank. Windau 19./10. — Hundborg ank. Petersborg 17./10. — Høneborg afg. Thamshavn 19./10. — Jølling pass. Kjøbenhavn 20./10. — Jømsborg afg. Huelva 19./10. — Jønsbøghoved ank. Port Elisabeth 16./10. — Jægersborg afg. Danzig 20./10. — Kallundborg ank. Memel 17./10. — Kalo afg. Huelva 15./10. — Klampenborg ank. Savona 17./10. — Kronborg pass. Teneriffa 3./10. — Lejre afg. Huelva 18./10. — Marselisborg afg. Archangel 19./10. — Næsborg ank. Newcastle 17./10. — Peter Mærsk ank. Petersborg 15./10. — Randelsborg ank. Methil 18./10. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 21./10. — Silkeborg ank. Hull 15./10. — Skanderborg afg. Newport M. 16./10. — Skjoldborg afg. Petersborg 19./10. — Skodsborg ank. Memel 9./10. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 20./10. — Stegelborg afg. Grangenouth 18./10. — Stjerneborg afg. Huelva 15./10. — Søborg afg. Barry 18./10. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 20./10. — Ulfborg afg. Kjøbenhavn 17./10. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 20./10. — Vordingborg afg. Sunderland 17./10. — Ørkild afg. Dunston 13./10.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Burntisland 21./10. — London, Bom, ank. Petersborg 17./10. — Paris, Tholander, ank. Flessburg 20./10. — Bryssel, Kaas, ank. Rotterdam 20./10.

**Mercur.** Berlin, Krøgh, ank. Kjøbenhavn 21./10. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Lübeck 22./10. — Roma, v. Thun, afg. Blyth 19./10. til Messina.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, afg. Burntisland 19./10. til Korsør. — Skinfaxe, Faber, afg. Libau 21./10. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 22./10.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Gibraltar 21./10. udr. — Samui ank. Penang 21./10. udr. — Bandon pass.

Selandia afg. Port Said 20/10. hjemg. — Jutlandia afg. Bangkok 20/10. hjemg. — Estonia ank. Havre 20/10. hjemg. — Lituanian ank. Yokohama 21/10. udg. — Cathay pass. Perim 14/10. udg. — Tranquebar afg. Port Said 21/10. hjemg. — Indien ank. Shanghai 21/10. udg. — Chumpon afg. Aden 21/10. hjemg. — Kina ank. Portland 1/10. hjemg. — Arabien afg. Junin 17/10. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Kjøbenhavn 21/10. — St. Croix afg. St. Thomas 6/10. udg. — St. Jan afg. Portland 19/10. udg.

Dania. Ely, Duhn, ank. Blyth 20/10. — Nelly, Clausen, ank. Gibraltar 20/10. — Fanny, Eriksen, ank. Algiers 17/10. — Lilly, Nielsen, ank. Haparanda 17/10. — Alexy, Sørensen, ank. Uleåborg 22/10. — Dagny, Bang, afg. Bayonne 18/10. til Stettin. — Mary, Clausen, afg. Danzig 21/10. til Helsingfors.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Danzig 19/10.

Era. Energi, Jensen, ank. Caen 17/10. — Emanuel, Svane, ank. Aalborg 19/10. — Enigheden, Jensen, ank. Burnt-island 19/10.

### Sejlskibe.

Fans-Sanderho. Martha, Fischer, ank. 16/10. til Rio Grande.

Rønne. Prøven, Olsen, ank. Assens 15/10. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Aarhus 15/10. — Hans Peter, Holm, ank. Limhamn 16/10. — Magnus, Hansen, ank. Karlskrona 17/10. — John Hintze, Knudsen, ank. Stralsund 19/10.

Svendborg. Sophie, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 15/10. — Ariel, Ravnemose, ank. Hasle 16/10. — Valkyrien, Hansen, ank. Hamburg 16/10. — Niels, Nielsen, ank. Hull 16/10. — Elise, Andreasen, ank. Horsens 17/10. — Clytia, Nielsen, ank. Aalborg 17/10. — Apollo, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 17/10. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Kotka 18/10. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Ebeltoft 19/10. — Najaden, Rasmussen, ank. Faxø 21/10. — Severine, Hansen, ank. Karlshamn 21/10. — Fulvia, Petersen, ank. Stege 19/10. — Casper, Hansen, ank. Lisabon 20/10. — Martin, Wilde, ank. Åbo 19/10. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Riga 19/10. — Concordia, Henriksen, ank. Dieppe 20/10. — Flora, Sørensen, ank. Fowey 21/10. — Danmark, Husfeldt, ank. Fowey 21/10. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Fowey 21/10. — Roma, Hansen, ank. Fowey 21/10. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Rudkøbing 21/10. — Jason, Hansen, ank. Drammen 21/10. — Vonin, Larsen, ank. London 21/10. — Pampa, Jensen, ank. Kristiansand 22/10. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Nakskov 22/10. — Zenitha, Jensen, ank. Dysart Red 22/10. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Stettin 18/10. — Cornwall, Jensen, ank. Kotka 20/10. — Ane, Jørgensen, ank. Fecamp 20/10. — Brodrene, Jørgensen, ank. Petersborg 21/10. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Sølsik 21/10. — Valdemar, Andersen, ank. Par 21/10. — Leif, Andersen, ank. Korsør 21/10. — Mine, Nielsen, ank. Kjøge 22/10.

Era. Niels, Christensen, ank. Noirmoutier 14/10. — Forædres Minde, Christensen, ank. Boston 15/10. — Th. Lohse, Boye, ank. Arendal 14/10. — Valkyrien, Weber, er afg. Rhyt til Dysart. — Thor, Petersen, pass. St. Carlos Bar 19/9. — Marie, Boye, pass. Middelfart 14/10. for Assens. — Merkur, Christensen, ank. Granton Harbour 15/10. — Mindet, Rasmussen, ank. Saxkjøbing 14/10. — Albertine, Madsen, ank. Danzig 14/10. — Rota, Olsen, afg. Charlestown 14/10. for Flensborg. — Minde, Rasmussen, ank. Flensborg 14/10. — Vigilant, Jacobsen, afg. Labrador 15/10. for Gibraltar f. O. — Saga, Olsen, ank. Hango 15/10. — Nathalia, Eriksen, ank. Hudiksvall 16/10. — Amalia, Andersen, ank. Swinemünde 16/10. — Ami, Albertsen, ank. Rorvig 16/10. — Kristiane, Petersen, ank. Malmö 16/10. — R. Fabricius, Hansen, ank. Laixoes 16/10. f. O. — I. A. Kromann afg. Casablanca til Liverpool. — Eos, Christensen, ank. Fowey 16/10. — Marie, Weber, ank. Skagen 17/10. — Alf, Hansen, ank. Landskrona 16/10. — Neptun, Skals, ank. Kjøbenhavn 16/10. — Mars, Stegmann, ank. Göteborg 16/10. — Norden, Rasmussen, afg. St. Waast la Haugue 13/10. til Boston. — Ingolf, Olsen, ank. Kjøbenhavns Red 17/10. n. R. t. Lorient. — Døhora, Rasmussen, an. Sundsvall 17/10. — Argo, Clausen, ank. Raumo 17/10. — Acacia, Jensen, ank. Nakskov 18/10. — Malfridur, Hansen, ank. Nvkjøbing F. 18/10. — Fremad, Hansen, ank. Soby 18/10. — Abba, Petersen, ank. Leith 18/10. — Johanne, Eriksen, ank. Kiel 18/10. — Ludvig Bramsen er ank. Hamburg. — Dana, Boye, ank. Sundsvall 17/10. — Ægir, Winther, ank. Kjøbenhavns Red 18/10. n. R. t. Moldou. — Norden, Rasmussen, ank. Boston (England) 18/10. — Activ, Schmidt, ank. Dysart 18/10. — Albertha, Kromann, ank. Fowey 19/10. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 18/10. — Marane, Petersen, ank. Greifswalde 18/10. — Solon, Rasmussen, ank. Kolding 18/10. — Valkyrien, Weber, ank. Dysart 18/10. — Skandia, Fabricius, ank. Swinemünde 19/10. — Nana, Østermann, ank. Geffe 19/10. — Karen, Boye, ank. Burås'and 19/10. — Amor, Hansen, ank. Fowey 20/10. — Norma, Jørgensen, ank. Kilrush 19/10. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 19/10. — Bienen, Petersen, ank. Halmstad 21/10. — Herkules, Boer, ank. Swinemünde 21/10. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 21/10. — Diana, Hansen, ank. Göteborg 21/10. — Willi, Knudsen, ank.

Leith 21/10. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Kristiania 21/10. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Bordeaux 21/10. — Kirstine, Rasmussen, ank. Middlesborough 21/10. — Argus, Jensen, pass. Dower 18/10. vestg.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Oktober 1912. — Bekendtgørelse om Ændringer i Bekendtgørelse Nr. 228 af 22de September 1911 indeholdende Forskrifter og Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler. — Finanslovforslaget for 1913—14 (Sluttet.). — Ked Dit Skib. — Fragtmarkedet. — Skibsfletteretninger. — Efterretninger for Søfarende.

### HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende »Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Hørluf Trolles Gade 28 1.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilson,

21, Havnegade 21.

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

## AVANCE-MOTOREN

Guldmedaille Fiskerludstillingen 1912 samt NORDISKE VANDRE-PRÆMIE 3 Gange.

Bedet eksisterende Raaliemotor, specielt egnet til Fisker- & Brugsfartøjer, samt stationært Brug

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten  
**CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.**

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

Internationale Agentur for

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaloringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Sefartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg tilbyde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 100 Kilo . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — 100 — . 28—36 ”

Marseillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt

Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Søenbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Tega 1113.

## BENDIXENS KURSUS

Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

## Undervisning

i Dansk (Retekrivning, Korresp.), Tysk, Engelsk, Fransk. For Sømænd, der opholder sig i København, eller regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer paa **Bendixens Kursus, Torvegade 25, St. Tlf. Byen 1925 x.**

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½, Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½, à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforudsæn.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgiit 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespo-ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen. 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se DanmarksLodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgiit. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskiba- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 & 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> Forhver paabegyndt Maa- ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærme- re Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter indføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanspor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 & 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staaalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Brospenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebølt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværkavand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexø.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 38' bred i Bunden. Portaabinngens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ , alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe or i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lodsens skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køhalingsplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Taketer ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præstø.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandede stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve.  <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper</b> <b>ufornøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodsvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodsvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen: 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 1/2 & 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	<b>Ingen Lodsvang.</b> <b>Naar Lods benyttes</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodsvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 & 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodsvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 1 Kr. pr. m <sup>3</sup> Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Ronde med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndehøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren eller faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser, etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

**Marstal**  
**Staalskibshyggeri & Reparationsværft.**  
Specialitet **Smaa Skibe.**

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
befalinger besørgeres.

### Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

### Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse:  
Copenzure

Telefon-Nr.  
42

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

### Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods. Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14. Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 6248 y. — Prima Referencer fra Søfartskresen. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille Kjøbenhavn 1912.)

### De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon Nr.  
6 og 4108.

### Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

Har De én Gang prøvet

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 9.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

St. Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

**Stevedors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

Cronstadt  
Tlf.: „Hansens“

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnakölvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareförbundet.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

**Hecksher & Søn Eftflg.**

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

**Petersen, Møller & Hoppe**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

**MOURITZ G. KRAG**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.  
Statstelefon 40.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Søborg“.

**CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Utzon“.

**JOHS. UTZON**

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telgr.-Adr.: „Mægleren“.

Telefon 134.

**V. BERTRAM-NIELSEN**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler Aarhus.

**AXEL LUND**

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristenaan.

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Valtheim“. Lovisa.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverander til O. F. O. S.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

• Husk •

**Petersen-Faxe's**

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

**De Herrer Kaptajner**

provianterer altid bedst og billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Bstervig,**

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Bstervig“.

**Forhyringskontor.**

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilaandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

**Bendixens  
Kursus og Handelsakademi.**

København. Oprettet 1898.

Studentereksamen, Præliminæreksamen, alle Tillægsksamener. Ubemidlede Moderation. Kommuneskoleelever halv Pris. Damer og Herrer modtages til fuldtændig Handelsuddannelse. Gratis Engageringsbureau. Indmeldelser modtages, Program sendes og Oplysninger gives skriftligt og mundtligt. Bendixen, Forstander, Torvegade 25. Tlf.: Byen 1925 x.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“,

Rechnitzer, Thomsen & Co.  
Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).



**OLSKIND**

**Bedste Olietøj  
Patent**

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faæes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsærselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

# THE ANTWERP

## ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphlo Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

## Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,

reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreæklivpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til O. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901,  
6886,

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

## Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

### Aktieselskabet

## Det østasiatiske Kompagni.

### Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra Kjøbenhavn, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

### Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra Kjøbenhavn, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østerse-Havne til de vigtigste Pladser i Østen.

### Vestindisk Linie.

Afsejling fra Kjøbenhavn hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

### Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra Kjøbenhavn, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Mar-seilles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

## Sømandens Guldsmed.

Eneste Guldsmed ved Københavns milølange Kai er

**Amandus Petersen,**  
Islands Brygge 21.

Leverander til en Række inden- og udenlandske Skibe.  
Billige Priser. Søfolk 10 % Rabat.



Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 76.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Oktober 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3063  
 Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
 Otto Schwades Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higginsons sølvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla — Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbølter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
 Sejl- og Flagmager.  
 Kgl.-Hof-Leverandør.  
 Niels Juelsgade 6.  
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre**  
 Køb vort aner-  
 kendte Sølv Herre-  
 uhr, mdk.: 40 Kr.  
 meget fin regulerend.  
 Stort Lager af  
 Stue-, Lomme- og Skibsubre.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensen Eff.**  
 Sølvtorvet 4. Telf. Bro 1516 y.

Adr.:  
 Toldbod-  
 vej 7, Mez.  
**Compositioner**  
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
 • • Leverandør til Flaaden • •

**A/S DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
 Indregistreret  Varemærke

**Rustbeskyttende Farve**  
 til  
 Bunkers og Lastrum  
 Telefon 5601  
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
**Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.**

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
 udstøder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
 og besørger  
 telegrafiske Udbetalinger  
 paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
 hver Dag fra Kl. 10-5.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn,  
 Leverandør til Marinen.

**I Aalborg Havn**  
 findes nu  
**Reparationsværft**  
 med tilhørende  
**4 Ophalingsbeddinger.**  
 Paa den største af disse kan der optages  
 Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
 Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
 Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
 Kontor.

**Københavns Uddampnings- og**  
**Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
 Vesterbrogade 25  
 Telf. 6138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Dampf; fuldstændig  
 uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

**De private Assurandører lim.**  
 i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
 Maskinbyggeri, Kødelsmedle, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedle.  
 Krumtapaksler og Skruceakslar leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gi. Metal, Sejl og Toug købes.  
**John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.**

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Dæksbaad.

"Ivar Hvidteldt", 19,20 Br.  
14,10 Netto Tons. Vel udhalet  
med Sejl og Rigging og med  
12 HK Dan Motor, er billig  
til Salg, naar Handel kan ske  
snart ved Henvendelse tilBrødrene Thomsen,  
Nakke, Nykøbing Sj.

## Nyhed!

### Nautisk Almanak for 1913.

Udgivet af

**J. A. D. J. Bildsøe,**  
Navigationsdirektor.

75 Øre.

Føns gennem  
Bogladerne. **G. E. G. GAD.**

## S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget benkørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hampougværk  
**Nyhavn 53.**

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i  
Forsikringselskabet „Frej“.  
Garantikapital Kr. 100,000.  
**Holbergsgade 22. Kbhvn.**

## Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —  
A/S Kymela, Langebrogade 8, Tel. 7516.

## Svaneke Havn.

Efter at Uddybningsarbejdet i Svaneke Havn nu er til-  
endebragt, udgør Havnens Dybde 4,4 m, hvilket herved be-  
kendtgøres.

Svaneke Havneudvalg, d. 26. Oktober 1912.

P. U. V.

C. V. Wiwel.

## Sanddampbaad til Salg.

Sanddampbaaden „Hvalen“ af Nakskov er billig til Salg  
ved Henvendelse til Ejeren, Sandgraver V. Rasmussen eller  
Undertegnede. Baaden, der laster 120 Tons, er i god Stand.

Nakskov, den 21. Oktbr. 1912.

Chr. F. Bang,  
Byfogedfuldmægtig.

## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1912. Befarne — Begyndere —  
Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved

**Vilh. Rasch,**  
Forstander.

## MENGBERGS PATENTBUREAU

Frederiksberg, 35. Telf. Byen 3091.

## Remington,

eneste Skrivemaskine, der  
adderer og subtraherer.  
Eneforhandler:  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

## Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.  
Telefon 7262.

## RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

## A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,  
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.  
100 i træskibsfabrikken. Telegram: „Værftet“.

## Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and  
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ausvar for  
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og  
Frugt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-  
ton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-  
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem  
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr  
Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erlndring.

Kjøbenhavn, d. 31. Oktober 1912.

En Stund efter, at de ny Forskrifter om Skibes Forsyning med Lægemidler, Bekendtgørelsen af 22. September 1911, var fremkommen, viste der sig i Sejlskibskredse Utilfredshed med dennes Bestemmelser paa enkelte Punkter. Særlig og med Rette gjaldt dette det indsnævrede Omraade for Benyttelsen af den mindre Medicinforsyning; medens dette Omraade efter den ældre Bekendtgørelse af 13. April 1893 havde omfattet Østersøen, Nordsøen og Kanalen, omfattede det efter Reglerne af i Fjor kun Farvandet Øst for Lindesnæs-Textel. Til Gengæld sondrede disse sidste ikke mellem indskrænket Fart og Fart udenfor denne, hvad der for saa vidt var glædeligt, som det maaske kunde lages som et Forvarsel paa, at Ønsket om at den indskrænkede Fart maatte blive udvidet til at omfatte hele Østersøen til Slut vilde blive opfyldt, men hvad der ganske vist i denne Forbindelse var uden praktisk Betydning.

Spørgsmaalet om de uheldige Følger af de ny Grænse-linier for mindre Skibe, navnlig saadanne der kun lejlighedsvis gaar i Fart Vest for Lindesnæs-Textel, og Muligheden for at faa denne Bestemmelse ændret, blev som det vil erindres indgaaende droftet paa Generalforsamlingen i Fyns Kreds af Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Vinter, ved hvilken Generalforsamling ogsaa en Repræsentant for Søfartsministeriet var nærværende, og hvor man blev enig om gennem Hovedforeningen og Fællesrepræsentationen at søge al Kraft sat ind paa Sagen.

Disse Bestræbelser er nu gennemført med Held, hvad den i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende* offentliggjorte Bekendtgørelse af 16. ds. viser. Naar bortses fra Passagerskibe i Fart Vest for Lindesnæs-Textel skal her efter Skibe i Fart paa Østersøen, Nordsøen eller Kanalen være forsynet med Medicinkiste I for saa vidt Besætningen ikke overstiger i Sejlskibe 7 Mand og i Dampskibe 14 Mand, Foreren iberegnet. Samtidig er ogsaa Undtagelsesparagraffen, der knytter sig hertil, bleven ændret, idet 20 Tons Grænsen, som forøvrigt stammede fra 1893, er bleven allost af en Regel om Besætningens Størrelse. For Eftertiden skal saaledes uden Hensyn til Skibets Størrelse hverken den, der sejler alene med sit Fartøj, eller den, der sejler med en Mand til Hjælp, være forsynet med Medicinkiste, hvad der vel nok er ensbetydende med, at en Del af de Fartøjer, som før faldt ind under Lægemidelsbekendtgørelsens Forskrifter nu bliver fri.

Naar man ved, hvilke Vanskeligheder der almindeligvis er forbundet med at faa en én Gang fastslaaet Regel ændret paa den Maade, som det her er sket, vil man vistnok med Dansk Sejlskibsrederi-Forening føle Tilfredshed over, at det er lykkedes at gennemføre Sagen. Ogsaa i saa Henseende synes denne imidlertid at være af Interesse, som den viser, at Foreningen og Fællesrepræsentationen uden Hensyn til det Brud, der er foregaaet indenfor Foreningen, lige fuldt varetager netop de smaa Sejlskibes Interesser ganske som hidtil.

Krigskontrabande. Den græske Regering har i Henhold til Søkrigslovens Bestemmelser udstedt følgende Bekendtgørelse vedrørende Krigskontrabande:

Nedenstaaende Gentande betragtes som Krigskontrabande i Tilfælde af, at de passerer gennem eller er bestemt til fjendtligt Territorium:

Vaaben af enhver Art, indbefattet Jagtvaaben, og hvad enten de er monteret eller i løse Dele, saavel som Panzerplader.

Munition til Skydevaaben, saasom: Projektiler, Granatfængror, Kugler, Fænghætter, Patroner, Patronhylstre, Krudt, Salpeter, Svovl.

Materiel og Stoffer til Frembringelse af Eksplosioner: saasom Torpedoer, Dynamit, Skydebomuld, forskellige Eksplosivstoffer, Ledningstraade og all, hvad der tjener til Eksplosion af Miner og Torpedoer.

Artilleri-, Ingeniør- og Trænmateriel, saasom: Lavetter, Munitionsvoogne, Forstillinger, Feltkøkkener og -smedier, Pontoner, Brobukke, Pigtraad.

Militære Udrustnings- og Paaklædningsgenstande, Lejrmateriel.

Materialer og Maskiner af enhver Art, hvad enten monteret eller i løse Dele, til Bygning og Udrustning af Krigsskibe.

Instrumenter og Apparater til Fabrikation af Munition eller til Fabrikation og Reparation af Vaaben og Land- eller Sø-Krigsmateriel.

Brændselstoffer af enhver Art, saasom: Kul, Nafta, Alkohol og andre lignende Stoffer.

Luftfartøjer, monteret eller i løse Dele, saavel som Tilbehør og Materialer til Luftsejlsads eller Flyvning.

Ride-, Træk- og Pakdyr, som kan bruges i Krig.

Fartøjer, som er paa Vej til en fjendtlig Havn, selv under neutralt Handelsflag, for saa vidt de efter deres Konstruktion, indre Udstyrelse og andre Kendetegn aabenbart er bygget til Krigsbrug og er bestemt til en fjendtlig Havn for der at sælges eller overgives til Fjenden.

Ligeledes betragtes følgende Genstande som Krigskontrabande, dog kun naar de er bestemt til den fjendtlige Hær eller Flaade eller til den tyrkiske Forvaltning:

Levnedsmidler, Furage og Foderkorn.

Klæder og Klædningsstoffer og Fodtøj, egnet til militært Brug; Guld og Sølv, myntet eller i Barrer, og Penge-repræsentativer.

Apparater og Materiel til Anlæg af Telegrafer, Telefoner, Radiotelegrafer og Jernbaner.

Hestesko og Beslagnmaterialer.

Kikkerter, Teleskoper, Kronometre og nautiske Instrumenter.

Skibe, Baade og Fartøjer af enhver Art, saavel som løse Dele dertil.

S o r e t t e n. Kaptajn og Mandskab fra Det forenede Dampskibsselskabs Dampner »Yrsa«, der er gaaet til Helsingør for at reparere efter en Kollision paa Elben, har afgivet Soforklaring for Helsingørs Soret. Lordag den 12. d. M. afgik »Yrsa« fra Hamburg, men ankrede Kl. 5.30 Eftermiddag paa Grund af Taage nedenfor Glückstadt og gav Taagesignaler. Søndag Formiddag hortes en nordgaaende Dampers Fløjte, og 20 Minutter efter kom Dampneren i Sigte i c. to Skibslængders Afstand om Styrbord og stævnede ret ind paa »Yrsa«. Sammenstødet var uundgaaeligt og fandt Sted med temmelig stor Kraft, men »Yrsa« er et stærkt bygget Skib og kunde et Par Timer efter fortsætte Rejsen til Hollenau. Den paasejlende Dampner, hvis Navn er »Hinrich« af Kiel, maa antages at bære Skylden for Kollisionen. I hvert Fald var der efter alle samstemmende Vidneudsagn givet stadige Taagesignaler fra »Yrsa«. I Hollenau foretoges Dykkerundersøgelse og foreløbig Reparation, og »Yrsa« kunde derefter fortsætte Farten til Randers, hvortil den havde Last.

(Helsingør Avis.)

En Sag om Bjergeløn. Aarhus, den 29. Oktober. Paa Hads Herreds Ting- og Arresthus i Odder nedsattes i Gaar en Soret til at paadomme en Sag, der var anlagt af Bjergningsentreprenør, Fisker J. L. Petersen af Hou mod Føreren af den svenske Skonnert »Erna« af Råå, der forleden blev bjergtet ind til Hou Havn af Bjergningsmandskab fra Hou, efter at have siddet paa Grund i flere Dage under Stormen. Petersen forlangte 350 Kr. i Bjergeløn, men Kaptajnen næggede at betale denne Sum. Soretten dømte imidlertid Skibsføreren til at betale Beløbet, medens Sagsomkostningerne deltes mellem Parterne. Efter hvad »Jydsk Morgenblad« erfarer har Skipperen indanket Konflikten for nordisk Skibsrederforening. (»Ritz. Bur.«)

Ophævet Blokade. Det italienske Gesandtskab i Kjøbenhavn har under 21. ds. meddelt Udenrigsministeriet, at den den 20. og 21. Januar d. A. af den italienske Regering erklærede Blokade med Hensyn til Tripolis' og Cyrenaikas samt Strækninger af det røde Havs Kyster er ophørt som en umiddelbar Følge af Ophøret af Krigstilstanden mellem Italien og Tyrkiet. Dog har den italienske Regering ved Dekret af 20. ds. af Hensyn til Opretholdelsen af Orden og den offentlige Sikkerhed forbudt Indførsel til Tripolis og Cyrenaika af Vaaben og Ammunition uden Hensyn til Art og Mængde, samt fastsat, at Overtrædelser af Forbudet vil blive straffet med ikke under 6 Maaneders Fængsel, hvorhos de paagældende Genstande vil blive konfiskeret.

Dødsfald. Den 23. ds. afgik forhv. Dampskibsfører J. C. F. Breiningen ved Døden her i Byen i en Alder af c. 83 Aar. Afdøde, der nød megen Anseelse, har i sine yngre Dage ført Sejlskibe, men blev senere Dampskibsfører, og skal have ført det første danske Dampskib sønden om Kap Horn. Han var Medstifter af »Den almindelige danske Skibsførerforening« og virkede i en Aarrække som dennes Sekretær. I mange Aar var han tillige Medlem af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, samt Soretsmedlem i Kjøbenhavns Amt.

Det forenede Dampskibsselskabs Levantlinie er nu standset paa Grund af Krigen. Paa Ruten anvendes 4 Skibe, af hvilke ét den 23. ds. forlod Konstantinopel for Hjemgaaende. De Skibe, der var for Udgaende, er stoppet. Da Selskabet har god Brug for Skibene paa andre Linier, vil Selskabet, efter hvad der meddeles, ikke lide noget direkte Tab ved Rutens Standning.

Konsulatvæsnen. Den 23. Oktober er ulønnet dansk Vicekonsul i Sevastopol under Konsulatet i Odessa, N. P. Gripari, efter Ansøgning afskediget fra nævnte Post, der samtidig er blevet nedlagt.

Skibsfarten paa Ladoga-Kanalen. Schlüsselburg, den 28. Oktober. Skibsfarten paa Ladoga-Kanalen er nu standset paa Grund af Is.

(Ritz. Bur.)

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Annonce fra Svaneke Havneudvalg, hvorefter Vanddybden i Svaneke Havn nu er 4,4 Meter.

Isforholdene paa de transatlantiske Damperruter. Paa »Deutsche Seewartes« Maanedskort for November Maaned findes en Meddelelse om, at de store Dampskibsselskaber har besluttet foreløbigt at bibeholde de den 21. September fastsatte Skæringspunkter, saaledes at Dampere, der styrer Vest paa skærer 50° V. Lgd. paa 43° N. Br. og østgaaende Dampere 50° V. Lgd. paa 42° N. Br.

Fundet Vrag. Bandholm, 25. Oktober. Kaptajnen paa Det forenede Dampskibsselskabs Skæbedamper »Anholt«, der i Dag indkom i Bandholm Havn, beretter, at han i Omø Sund har truffet et drivende Vrag, der laa farligt for Sejladsen. Det var umuligt at konstatere dets Navn og Hjemsted. (Ritz. Bur.)

Sunket Skonnert. En Skonnert er sunket i Somil Nord for Fyret paa Asnæs Punt i 17 Fod Vand. Vraget vil blive afmærket med en Vragvager.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tyskland: Casablanca er erklæret for pestsmittet.

Italien: Mombasa er erklæret for smittet af Byldepest.

Slukket Lystønde. »Hatter-Barn« Lystønde er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

Passagen gennem Dardanellerne. Odessa, den 30. Oktober. Passagen for Skibe gennem Dardanellerne er nu kun aaben én Gang om Dagen.

(»Ritz. Bur.«)

## „Kend Dit Skib“,

bearbejdet af H. C. Lagaen og John Kruse.

Fra Overingeniør O. Munck ved Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft har vi modtaget følgende:

I Dansk Søfartstidendes Numre af 26. September og 3. Oktober d. A., findes omtalt en Bog af ovenstaaende Navn, som er en bearbejdet Oversættelse af Thomas Walton's »Know your own ship«.

Ingen af de to Artikler omtaler andet end enkelte Detaljer af Bogen. Da denne imidlertid er meget omfangsrig, næsten 500 Sider, kunde det med Rimelighed ønskes, at der fremkom lidt nærmere om, hvad denne Bog indeholder.

Inden jeg paabegynder en Omtale, skal jeg udtale, at man først og fremmest maa gøre sig klart, for hvem denne Bog er skrevet. Det Publikum, for hvem Bogen er bestemt, vil i de fleste Tilfælde være Mænd, som kun har

en begrænset Indsigt i teoretisk Skibsbygning, men paa den anden Side Mænd, for hvem denne Bog ingenlunde skal være nogen Lærebog. Disse behøver til deres praktiske Arbejde en vis Portion Teori, helst lidt let fordøjelig, forklaret i saa simple Vendinger som muligt — til Selvstudium, til eget Brug. — Deres Teori bør ikke strække sig videre end til det nødvendige, thi hvad der kommer ud over dette kan let blive af det onde.

I Forordet skriver den engelske Forfatter følgende: »En Skibsfører kan vel i Tidernes Løb ad Erfaringens Vej erhverve sig et betydeligt Kendskab til sit Skib, hvad angaar dets Styrke, Stabilitet, Bæreevne og Adfærd i Søen under forskellige Omstændigheder, men der maa nødvendigvis hengaa en længere Aarrække, inden et saadant Kendskab kan indhøstes, og mange skæbnesvangre Fejltagelser kan inden den Tid være begaaet,» — hvortil Bearbejderne knytter en længere Række Bemærkninger, af hvilke jeg her fremsætter korte Udtog, da de forekommer mig overordentlig betegnende og belyser Øjemedet med Bogen meget fuldstændigt:

»Hidtil har det dog været meget vanskeligt for en Skibsfører at skaffe sig Kendskab til Skibet og dets Egenskaber paa anden Maade end gennem Erfaring og Praksis: thi selv i England, hvor der sikkert findes den mest rigelige Literatur om alt, vedrørende Skibs konstruktion og Teori, har alle Skrifter om disse Emner været beregnet paa Fagmænd med fyldig teknisk og matematisk Uddannelse. Af Hensyn hertil har vi ment at burde paa tage os det Arbejde at gengive Dr. Walton's Bog paa Dansk i en bearbejdet Oversættelse, for derved at gøre dens Indhold lettere tilgængeligt for danske Standsfæller.

Det er os bekendt, at der findes Lærebøger, som paa Dansk behandler Skibets Konstruktion og Bygning og delvis videnskabelige Grundlag herfor, men disse Bøger har ligeledes en fleraarig matematisk Uddannelse som Forudsætning for Forståelse, hvorved de praktisk set lukkes for de allerfleste Navigatører.

Alle de Kursus til Fremme af faglig Uddannelse, som der i saa rigt Maal er Adgang til for Folk i alle andre Livsstillinger, er Navigatørerne ved deres Kald udelukket fra at deltage i; de er henviset til eget Initiativ, da der i hele Landet ikke findes en Fagskole for dem med videregående Undervisning.

Derved har vi yderligere tænkt os, at der maaske kan rejses et Krav om en fyldigere Uddannelse helt igennem, som vi er overbevist om vor Stand ikke kan være foruden, hvis den i Fremtiden skal hævde sin Stilling og bevare sin Anseelse.

Vi haaber dog, at der ikke maa hæfte Mangler ved Bogen, som i nogen nævneværdig Grad forringer dens Værd.

Ved Bogens Udsendelse afslutter vi et Arbejde, som vi har gjort os megen Umage for at udføre tilfredsstillende; at dette helt er lykkedes os, kan vi ikke vente, men vi haaber, at Nyttens maa opveje Manglerne. Kan det tjene til at fremme de Maal, vi har haft for Øje, da har Arbejdet ikke været forgæves, og vort Ønske er opfyldt.

Forfatterne er sig selv bevidst, hvor vanskelig Opgaven er, hvilken ogsaa kan erkendes deraf, at bedre Bøger findes endnu ikke, selv i England.

Det første Kapitel af Bogen indeholder nærmere Omtale og Bestemmelse af Deplacement og Dødvægt, og forbinder hermed Omtale af Deplacementskurve, Dødvægtskala og Anvendelse af disse; derefter gaar Forfatterne, i et mere rent matematisk og fysisk Afsnit, over til Behandling af Momenter og Opdrift, — det sidste navnlig med Henblik paa Anvendelse paa Skibe og Skibsformer, hvorunder der behandles Spørgsmaalet om tværskibs og langskibs Stabilitet, og Indflydelse af Vandets Indtrængning i Skibet.

Det fjerde Kapitel handler om Kraftpaavirkninger paa Skroget. — det var her ønskeligt, om der var gjort klarere Adskillelse mellem »stress« og »strain«.

Kapitlet oplyser paa populær Maade godt, hvorledes de forskellige Dele af Skibet bliver paavirket, saavel naar Skibet ligger i stille Vand, med eller uden Last, samt omtaler Paavirkninger ved Skibets Bevægelse i Søen.

Et følgende Kapitel omhandler detaljeret Konstruktionen af Skibet. Naar jeg desangående skulde gøre en Bemærkning skulde det være, at der er ofret al for lang Tid paa gammeldags Konstruktioner og paa Udtagelsen af »scantlings« (Førligheden af de forskellige Konstruktionsdele). Dette er dog ikke af særlig Interesse for en Skibsfører. Iøvrigt er Afsnittet ikke helt op til Dato, da der er benyttet Lloyds ældre Regler. Afsnittet er imidlertid som sagt vidtløftigt, men ogsaa de nyere Konstruktioner, som Dobbeltbund og lignende har faaet deres Plads.

For Skibstypernes Vedkommende havde det været ønskeligt, om en Sammenstilling imellem de forskellige Typer ved et samlet Skema. f. Eks. saaledes som findes i Lloyds Register, havde været givet. Der findes kun her en enkelt Type særlig omtalt, nemlig Skibe med løftet Agterdæk (raised Quarterdeck). En almindelig Omtale af Typerne havde, efter min Mening, været ønskelig, da Typen i de allerfleste Tilfælde er aldeles afgørende for Lastdampers Økonomi, denne afhænger nemlig merkantillt set af Forholdet mellem Rumfang og Bæreevne.

Kapitlet om Stabilitet er allerede tildels omtalt i Hr. Professor C. Hansens Artikel af 3. ds. De af ham fremhævede Punkter er dog ikke saa alvorlige, som man skulde faa Indtrykket af ved at gennemlæse hans Anmeldelse, og berettiger ikke til en saa voldsom Kritik. Det fremgaar da iøvrigt ogsaa af hans Artikel, at han, trods de paaviste Uklarheder, alligevel anerkender Bogen som nyttig for Navigatorstanden, og dertil skal jeg udtale, at man nok kunde ønske, at dette Afsnit, ligesom visse andre Afsnit af Bogen, vilde blive omhyggeligere bearbejdet ved en senere Udgave.

Iøvrigt er dette Afsnit udelukkende udarbejdet paa Basis af et kasseformet Skib, som en — iøvrigt lovlig raa — Tilnærmelse til en moderne Lastdamper.

Der behandles i dette Kapitel ogsaa Spørgsmaalet om Metacenterhøjden, og der gøres meget rigtigt opmærksom paa, at Metacenterhøjden alene ikke er tilstrækkelig til Bedømmelse af Skibenes Sikkerhed, — Metacenterhøjden er jo kun et Maal for Begyndelsesstabilitet, men for Sikkerheden er f. Eks. Stabilitetskurvens Udstrækning af nok saa stor Vigtighed. I denne Forbindelse er ogsaa Spørgsmaalet om Skibes Rulning behandlet, og et Kapitel viser de forskellige Skibes Forhold i Søgang, noget, som er ret udførligt, men naturligvis ogsaa samtidig, af Hensyn til Læserne, passende populært behandlet.

Hertil slutter sig et Kapitel om Ballastning af Skib, et Afsnit, der for de moderne Skibe, som med den store Vandballast i Bunden, i Forbindelse med disses store Bredde, giver et overordentlig stift Skib med deraf følgende haarde Arbejdet i Søen, er af Interesse. Ønskeligt var det, om man kunde gøre Skibene mindre stive i Ballast, men da dette koster mange Penge, bliver det foreløbig kun sjældent gjort. Der omtales saaledes Indbygning af Højtanke, og kunde ogsaa passende have været nævnt Indflydelse af Vand paa Dækket, saaledes som det bruges i nogle Skibe.

Forfatterne gaar derefter over til at omtale Skibe i lastet Tilstand og Bestemmelsen af deres Stabilitet med homogen og forskelligartet Last.

I Forbindelse hermed er omtalt hvad der sker, naar Lasten forskyder sig, samt saadan Forandring i Stabiliteten, som kan ske under Rejse, f. Eks. ved Kulforbruget.

Herefter følger der et Afsnit, som omhandler Følgerne af Indtrængning af Vand i Skibet; der omtales hvorledes Stabiliteten aftager og i værste Fald endog kan medføre Kæntring af Skibet. Herunder er ogsaa omtalt Virkning af langskibs Skodder, et meget omtvistet Emne.

Et senere Kapitel omhandler, hvad der efter Forfatterens Mening bør medfølge fra Skibsværfterne af Oplysninger angaaende Skibets Stabilitet. Der er ingen Tvivl



om, at saa mange Oplysninger som muligt i denne Henseende fra Skibsværfternes Side er fordelagtig for Skibsføreren.

Et kortfattet Afsnit omhandler Sejlskibe og Sejlenes Indflydelse paa Stabiliteten.

Efter saaledes at have omtalt den tværskibs Stabilitet følger der et større Afsnit, som omhandler den langskibs Stabilitet, og ogsaa Beregning af Skibenes Styrlastighed. Jeg behøver ikke at nævne, hvor nyttigt det er for Skibsføreren at kunne beregne, hvorledes Skibet vil komme til at ligge med sin Last, eller hvordan Lasten skal anbringes for at opnaa en vis Styrlastighed eller Dybgaaende. Der gives forskellige Beregningseksempler paa saadanne Tilfælde til Vejledning, saaledes at Skibsføreren med disse som Forbillede selv tilnærmet vil kunne foretage de dertil hørende Beregninger.

Et, iøvrigt vidtløftigt, Afsnit omhandler Skibsmaaling. Der gives først en historisk Oversigt over Skibsmaaling og derefter en Oversigt over de nugældende Maalemetoder. Der gives et Udtog af de her i Landet gældende (engelske) Maaleregler, samt de Fordringer, der stilles til Folkerum og andre Rum i Skibet, for at disse skal være maalefri.

Derimod kunde uden Skade de vedhæftede Tabeller, som Brug ved Maalingens Udførelse, godt være sparet.

Bogens følgende Afsnit giver fuldstændig Oplysning om Fribord og Udregning af dette, samt Tabeller til Beregning af Fribordet for de forskellige Typer af Dampskibe og Sejlskibe. Jeg har hertil den Bemærkning at gøre, at det havde været nok saa rigtigt at bruge de danske Fribordsregler, da nu Bogen engang er bearbejdet paa dansk, som de engelske. Ulykken herved er iøvrigt ikke stor.

Endelig indeholder Bogens sidste Afsnit en Del praktiske Tabeller, samt en Del Eksempler paa forskellige Beregningsopgaver, som knytter sig til det foregaaende, hvortil et Tillægsafsnit yderligere omhandler de Beregninger, der kan udføres paa Basis af Skibets Linietegning.

Det vil af det foregaaende fremgaa, hvilket righoldigt Omfang Bogen har, og jeg skal kun ønske, at Forfatterne ikke maa have gjort deres Arbejde forgæves, at Navigatorstanden vil give den sin Anerkendelse ved at anskaffe den, saa at den ikke savnes i nogen Navigatørs Bogsamling.

Ove Munk.

## Højdemetoden.

Af cand. phil. M. Arnvig, Navigationslærer i Svendborg.

I »Dansk Søfartstidende«s Anmeldelse af det af Hr. V. G. Andersen og mig udgivne Arbejde om ovenstaaende Metode bemærkes til Slutning, at i Henhold til Forordet burde Tabellerne være angivne for hvert Minut i Bue (hvad de ogsaa er) og for hvert fjerde Sekund i Tid (hvad de ikke er).

Den ærede Anmelder gør sig her skyldig i en Fejlslutning, til Dels forarsaget ved at jeg i Forordet saa

Eksempel: .....	log sin-vers 0 <sup>l</sup> 02 <sup>m</sup> 05 <sup>s</sup> søges.
	log sin-vers 0 <sup>l</sup> 02 <sup>m</sup> 04 <sup>s</sup> = 5,60914.
log sin-vers 0 <sup>l</sup> 04 <sup>m</sup> 08 <sup>s</sup> = 6,21119	
log sin-vers 0 <sup>l</sup> 04 <sup>m</sup> 10 <sup>s</sup> = 6,21817	
Diff. = 698 .....	698
	log sin-vers 0 <sup>l</sup> 02 <sup>m</sup> 05 <sup>s</sup> = 5,61612

og ikke 5,61609 som Mediet giver.

at sige har »fortiet« Fejlen i Timevinklen (dT), hvortil jeg, som det efterfølgende vil vise, har haft gode Grunde; den er nemlig højst ubetydelig, naar Interpolation til fuld Tid-Sekund anvendes, men ellers ikke.

Før jeg gaar over til at vise dette, skal jeg indrømme, at naar Anmelderen i sit Eksempel heller ikke har interpoleret ved Bestemmelsen af  $\cos x$  fra  $\log \cos x$ , er en saadan Interpolation ofte uden praktisk Betydning, hvad der vil fremgaa af Formlerne:

$$d(\cos x) = d(\log \cos x) \cdot \cos x \cdot 110 \quad \text{og} \quad dh' = \frac{d(\cos h')^*}{\sin h'}$$

Men i uheldigste Tilfælde kan man faa

$$|dh'| = 0,00014 = c \cdot 5!$$

Interpolation bør derfor foretages.

I Timevinklen indholdes baade Længden og Kronometeraflæsningen. Længden indgaar i Konstruktionen, og det vilde være meningsløst at bruge Decimalbue-minut her — tilmed da den vel næppe kendes paa fuldt Minut. Men Kronometeraflæsningen indgaar ikke i Konstruktionen, og en deri antaget Fejl maa tages i Betragtning.

Differentieres Grundformlen

$$\cos h' = \cos b' \cos d' + \sin b' \sin d' \cos T$$

med Hensyn til  $h'$  og  $T$ , faar man

$$|dh'| = |\cos b' \sin A \cdot dT|. \dots \dots \dots (1)$$

Nu kan det ikke antages, at man observerer med  $|\cos b' \sin A| = 1$ ; thi det forudsætter  $b = 0^0$  og  $A = \pm 90^0$ ; men derfor bliver disse Værdier alligevel Grænserne for, hvad man kan antage, og man faar

$$|dh'| < |dT|. \dots \dots \dots (1a)$$

Ifølge »Højdemetoden« er  $|dh'| \geq |dd'| \geq 0,5$  og det ved Bestemmelsen uden Decimal indførte  $|dh'| \geq 0,5$ , saa at man, naar  $T$  kun angives for de med 4 delelige hele Tids-Sekunder, faar  $|dT| \leq \frac{1}{2}^s = 2^s = 0,5$ , og deraf det totale

$$|dh'| < 0,5 + 0,5 + 0,5 = 1,5.$$

Interpolationen for log sin-vers  $T$  er da ogsaa meget let efter Tabellerne, idet alle Differenser er anført ved 10<sup>s</sup>-Intervaller, medens man ved 2<sup>s</sup>-Intervallerne kun behøver at tage Medium.

Da det vel næppe er almindelig kendt, vil jeg bemærke, at naar  $T$  er lille — mindre end ca. 5<sup>m</sup> — kan man interpolere bedre ved at addere Differensen mellem de dobbelte Vinkler til den nærmest lavere end den søgte.

Ved Anmelderens Eksempel vil jeg til Slut paavise Indflydelsen af en Fejl i  $T$ . Jeg maa da foretage alle Interpolationer, hvad der jo ellers ikke er nødvendigt.

\*) Med Hensyn til Betydningen af de anvendte Forkortelser henvises til »Højdemetoden«.

Anmelderens Elementer		Paaheftede Maksimumsfejl,	
$b = 55^{\circ} 13'$ log cos = 9,75624	.....	9,75624	..... 9,75624
$d = 19^{\circ} 38'$ log cos = 9,97399	+ 0',5... =	9,97396	..... 9,97396
$T = 6' 10'' 20''$ log sin-vers = 0,01915	.....	0,01915	÷ 2 <sup>s</sup> ... = 0,01909
log cos x = 9,74938		9,74935	9,74929
cos x = 0,56154		0,56150	0,56142
$(b \div d) = 35^{\circ} 35'$ ; cos $(b \div d) = 0,81327$	(÷ 0',5*) ... =	0,81336	..... 0,81336
cos $h'_g = 0,25173$		0,25186	0,25194
$h'_g = 75^{\circ} 25',2$		75 <sup>o</sup> 24',8	75 <sup>o</sup> 24',5
$h'_0 = 75^{\circ} 17'$	+ 0',5... =	75 <sup>o</sup> 17',5	..... 75 <sup>o</sup> 17',5
$d = 8',2$		7',3	7',0

Altsaa overstiger netop her den totale Fejl i  $h'$  ( $dh'$ ) 1', naar man lader indgaa 2<sup>s</sup> Fejl i Timevinklen (T) foruden de 2 af mig angivne Fejl, der ikke bringer den op til 1'.

Til ovenstaaende Bemærkninger af Hr. Navigationslærer Arnvig, skal vi føje følgende Betragtninger:

Til Beregning af Højden kræves Kendskab til T, d og b, som det fremgaar af ovenstaaende Eksempel. Dannes det totale Differential af h, faar man:

$dh = \cos b \sin A \cdot dT + \cos A db + \cos Q dd$ , hvor Q er den paralaktiske Vinkel. Det ses heraf, at da den Del af  $dh$ , som skyldes Fejl i den giss. Længde og den giss. Bredde, ophæves ved Konstruktionen i Kortet, saa bliver der tilbage at undersøge den Del af  $dh$ , der skyldes Fejl i Kronometrets Stand eller Gang og Fejl i Deklinationen. Naar man regner Timevinklen paa nærmeste fire Sekunder og Deklinationen paa nærmeste Minut, faar man som maksimal Fejl i den beregnede Højde:  $dh < 0',5 + 0',5 = 1',0$  bortset fra de Fejl, der indtræffer ved Logaritme-regningen. Disse sidste kan ved store Højder blive ret store, som Hr. Arnvig ovenfor har vist, saa for saa vidt kunde det være fuldt berettiget at regne med Timevinklen paa nærmeste Sekund. Hvis der derfor er Sandsynlighed for at faa Fejlen i Timevinklen ned under et Sekund, da er der Mening i at interpolere for de enkelte Sekunder, ellers ikke. Desangaaende skal vi anføre følgende: Et Kronometers Gang (g) ved Temperaturen t er givet ved Ligningen:

$$g = g_0 + a(t - 15^{\circ}) + b(t - 15^{\circ})^2$$

hvor  $g_0$  er Urets Gang ved 15<sup>o</sup> Celsius. Det er yderst sjældent, at der i Praksis tages Hensyn til Temperaturkorrektionen  $[a(t - 15^{\circ}) + b(t - 15^{\circ})^2]$ . Hvor store Fejl der herved kan indløbe, vises særdeles godt ved følgende Eksempel, hvortil er anvendt 7 af 54 Kronometre, der paa Deutsche Seewarte i 1908 deltog i en Konkurrence. I nedenstaaende Skema er angivet Værdien af  $[a(t - 15^{\circ}) + b(t - 15^{\circ})^2]$  for en Temperatur af  $\pm 5^{\circ}$  Celsius.

Urets Navn	[a(t - 15 <sup>o</sup> ) + b(t - 15 <sup>o</sup> ) <sup>2</sup> ] Fejl i Standen	
	efter 3 Dages Forløb	efter 10 Dag. Forløb
Lange 57 . . . . .	- 0,50 Sek.	1,50 Sek.
Jensen 24 . . . . .	- 0,58 »	1,74 »
Kittel 282 . . . . .	- 0,66 »	2,08 »
Chron. W. 329 . . . . .	- 1,34 »	4,02 »
Lange 68 . . . . .	- 1,27 »	3,81 »
Lidecke 289 . . . . .	- 3,12 »	9,36 »
Straszer und Rohde 60	- 0,17 »	0,51 »
1 Gennemsnit . . . . .		3,29 Sek.
		11,2 Sek.

Af disse syv Ure har fire faaet Certificatet forste Klasse, to anden Klasse og et fjerde Klasse. Hvis man altsaa tænker sig Kronometrene efter Undersøgelse og Rengøring hos en Kronometermager komme om Bord og blive anbragt i Bestiklukafet paa en Damper, og hvis man tænker sig, at Urets Gang er bestemt ved Temperaturen 15<sup>o</sup>, medens der i Bestiklukafet er en Temperatur af 5<sup>o</sup>, saa vil der ved

Brug af den fra Kronometermageren opgivne Gang indtræde en Fejl i Middelklokkeslettet i Greenwich af Størrelse som vist i de to sidste Spalter i ovenstaaende Skema. Gennemsnillig bliver det for tre Dage 3,29 Sekunder og for ti Dage 11,2 Sekunder. Som man ser overstiger denne Fejl langt ét Sekund, til Trods for at der her er forudsat en fejlfri Bestemmelse af Stand og Gang ved 15<sup>o</sup>.

Et Eksempel, der endnu tydeligere viser den store Usikkerhed i Kendskabet til Urets Gang og Stand, er følgende: Hvis man bestemmer Urets Stand ved astronomisk Observation, maa man samtidig bestemme sin Plads ved terrestrisk Observation. Ved en saadan Pladsbestemmelse maa man vel sige, at en Fejl paa to Minutter i Længde er forholdsvis ringe, idet Fejlene, der hidrører fra Kompas Log, med Lethed kan overstige to Minutter i Længde; men en saadan Fejl vil, selv om den astronomiske Observation anstilles og udregnes fejlfrit (hvad den aldrig gør), forarsage en Fejl paa 8 Sekunder i den ved Observationen bestemte Stand — som man ser en Fejl, der langt overstiger ét Sekund. Dertil kommer mange andre uundgaelige Fejl, der influerer paa Stand og Gang.

Dette vil være nok til at vise, at man ikke i et Skib, hvor der kun haves et eller to Søure og ingen traadløs Telegraf, kan vente at have Middelklokkeslettet i Greenwich paa nærmere end tre eller fire Sekunders Nøjagtighed. Interpolation til nærmeste Sekund i Timevinkel maa vel derfor under almindelige Forhold anses for at være en Absurditet.

I Deklinationen kunde der være Mening i at regne med Tiendedele, fordi man kender Deklinationen med stor Nøjagtighed. Naar man, som Hr. Arnvig gør det i alle sine Eksempler, bortkaster disse med fuld Nøjagtighed kendte Tiendedele, saa bør man ogsaa konsekvent bortkaste Interpolationen fra log cos x til cos x, hvilket Hr. Arnvig ikke gør.

Den Højde, man nu finder ved Beregningen, skal anvendes paa den centrale Højde funden ved Observation; men i denne indgaar Observationsfejl, Instrumentfejl og Fejlene i Refraktion og Kimmingdaling. Fejlen i Kimmingdalingen kan ved en Temperaturdifferens af 10<sup>o</sup> mellem Luft og Vand beløbe sig til 3',6, naar man ikke tager Hensyn til Temperaturdifferencen, og det gøres uhyre sjældent.

Naar der saaledes ikke kan ventes særlig stor Nøjagtighed i den ved Observation fundne centrale Højde, hvortil da denne relativt store Nøjagtighedsgrad ved Beregningen af den centrale Højde?

Hr. Arnvig illustrerer dette godt ved sin Gennemregning af Eksemplet. Heraf fremgaa det, at en Fejl paa 2 Sekunder i Timevinklen kun forarsager en Fejl paa 0',3 i Højden og en Fejl paa 0',5 i Deklinationen kun en Fejl paa 0',4 i Højden; men disse er Maksimumsfejl i dette Eksempel.

Sammenlignede med de eventuelle Fejl i den ved Observation fundne centrale Højde er disse Maksimumsfejl

\* Denne Fejl er jo blot  $dd'$  om igen.

smaa. Eksemplet er altsaa netop et godt Eksempel paa, at Regning med femcifrede Logaritmer i en Tabel, hvor  $\cos x$  og  $\log \cos x$  er optegnet for hvert Minut i Bue og  $\log \sin$  vers T for hvert fjerde Tidssekund, er fyldestgørende.

Vi hævder fremdeles, at saaledes burde Tabellerne være indrettede.

## Fragtmarkedet.

Alle de ledende Markeder bevarer deres Fasthed, og det er en ren Fornøjelse at se, hvorledes Rederne udnytter Situationen. Krigen paa Balkan holder stadig Fragterne fra Sortehavet og Azow oppe paa et meget lønnende Niveau, og en betydelig Mængde Befragninger fandt Sted i Ugens Løb. Som Følge af Stramheden i Sortehavet, ligger endvidere det østlige Marked særdeles godt, og uforandret høje Rater betales pr. November og December. Ogsaa fra U. S. har der været og er fremdeles meget at gøre til udmærkede Rater, navnlig for Korn, Bomuld og Tommer, hvorimod La Plata Markedet de sidste Dage har vist mindre Lyst til at slutte, hvilket forarsagede en, forøvrigt ganske ringe, Afslappelse, men denne er sandsynligvis kun forbigaaende. I Østersøen begynder det at blive koldt, i hvert Fald i den nordligere Del, og det tynder nu ud blandt Lasterne, men da Tonnage samtidig sendes andet Steds hen efter en ret anselig Maalestok, er Tilbagegangen i Raterne ikke særlig stor og ikke andet, end hvad man maatte være forberedt paa nu saa sent paa Aaret. Enkelte forsinkede Ladninger fra særlig risikable Pladser betaler dog endnu meget store Fragter. For Kul ind til Østersøen er Fragterne ikke undergaaet nogen Forandringer i Ugens Løb, derimod er de meget faste og delvis højere til Middelhavet, sandsynligvis paa Grund af Krigen, idet der, særlig for italiensk og græsk Regning, var et meget betydeligt Begær efter Tonnage. Til Piræus betalles 18/ à 19/ fra Cardiff, og til Genua er Raten oppe paa, 13/6 à 14/. Der blev iøvrigt bl. a. sluttet som følger i de forskellige Markeder:

**Østern.** Soyabønner Vladivostok/U. K. eller Kontinentet 40/ pr. December. Ris fra Birma til udsøgt Havn 33/9 pr. Januar—Februar. Kalkutta/Dundee 34/3 Jute pr. November. Kurrachee til udsøgt Havn omkring 25/ pr. November, 24/ à 24/6 December. Bombay 29/6 Dødvægt til to Løsehavne, November.

**Sortehavet etc.** Fra Nikolajeff, Odessa, Kherston eller Theodosia c. 23/ til udsøgt Havn, 6 d. ekstra Hamburg. Fra Sulina betalles noget lignende, og til Vestitalien omkring Fres. 25—26. Fra Azow 26/6 N. C. (3,500), Fres. 27 Vestitalien, Basis én Løsehavn, Rotterdam 26/, opt. pr. Danmark 28/6 (én Havn), 29/ (to Havne) (4,600), al pr. ultimo Oktober eller primo November.

**Middelhavet.** Aleksandria 16/ Bomuldsfrø Hull, 16/6 London. Svoyl Sicilien (to Pladser)/Riga 18/ (2,000). Erts Carthagera/Rotterdam 7/3 (8,000 Tons Baad med 1,200 T. daglig L/L). Calais 8/6 (4,500). 7/ Algier/Rotterdam (4,500), 7/6 Middlesbro (3,800). Fra Bilbao 6/1½ Cardiff, 7/3 à 7/6 Rotterdam, 7/6 à 7/9 Middlesbro.

**Nordamerika.** Baltimore. New York eller Filadelfia til udsøgt Havn 4/ pr. Qr. tungt Korn. 4/ Havre. Petroleum i Kasser New York/River Plate 35 Cents. Bomuld Charlestown til Liverpool, Manchester eller Bremen 52/6 (130 Kbf.). fra Golfen 65/ Liverpool eller Bremen. 67/6 le Havre (146 Kbf.). Paa Netto Charter fra Golfen for December—Januar Baad med stort Kubikindhold 23/. Danmark 25/ pr. November. Tommer fra Golfen 146/3 til Holland og Havn i U. K. Paa Timecharter indtil 13/6 Dødvægt, Levering Golfen, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

**Sydamerika.** Fra Buenos Aires omkring 24/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. November—December,

fra San Lorenzo Grænsen c. 26/6 pr. November, 26/ pr. December. En 5,000 Tons Baad sluttedes pr. Februar—15. Marts fra Bahia Blanca til 24/3 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn).

**Østersøen.** Til Trods for Kulden er der ikke nogen videre Stigning fra Petersborg, da Laster er knappe. Korn 2/ à 2/0¾ Hvedebasis Rotterdam, 2/1½ London, 2/4½ Dunkerque. For Kortprops 47/6 pr. Favn til Østkyst Kulhavn, 52/6 à 55/ til Vestkysten. Pulpwood til Østnorge Mk. 35—36 pr. Favn. Fra Riga 1/3 à 1/3¾ Havrebasis Rotterdam, 1/6 Antwerpen; Hør Fres. 24—25 Gent, 26 Dunkerque. For D/B. 32/ Grangemouth, 36/ London eller Grimsby, Fres. 40—41 Antwerpen, 44 Rouen. Libau sluttede til 1/3 Rotterdam, 1/5¼ London eller Hull, 1/9 à 1/9¾ Rouen. Sukker fra Danzig c. 10/ til London, 12/ Liverpool. Fra Bollen for D. B. B. 47/6 Kotka—London (550), 52/6 Portishead og Bristol (500), 50/ Raumo—Bristol (450).

**Kulfragter.** Fra Firth of Forth 7/3 à 7/9 Stockholm, 7/6 Kronstadt, 7/ Kallundborg (1,200), 7/ à 7/3 Kiel, 7/6 Rouen (1,400), 14/ Genua eller Savona (3,500), 24/6 Buenos Aires (5,000). Fra Tynen eller Blyth 6/9 Kjøbenhavn (2,000), 6/4½ Lübeck (1,900), 6/6 Riga (1,600), 8/ Abo (1,900), 11/3 Algier (2,100), 13/6 Genua (5,600), 17/ Corfu (3,500), 13/6 Aleksandria (4,000), 11/9 Las Palmas (3,800). Fra Cardiff eller Newport 9/6 Kronstadt (2,000), Fres. 10 Bordeaux (2,200), 9¾ St. Nazaire (3,000), 14½ à 15 Marseille, 13¼ à 13½ Algier, 13/6 à 13/9 Genua, 13/6 Neapel, 15/6 Venedig, 13/ à 13/3 Port Said, 11/6 Madeira (4,100), 23/ à 23/6 Rio Janeiro, 24/ River Plate.

Skrivet d. 29. Oktober 1912.

## Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet hovedsagelig uforandret fra forrige Uge med Undtagelse af den Indskrænkning i Sejlads paa Bolttenhavene og Finskebugten, som den all indtraadte og forestaaende Vinter har medført, men der er med denne Indskrænkning ikke fulgt nogen Nedgang i Fragtraterne, idet der er Laster nok fra de endnu farbare østlige Havne samt fra Tyskland, Danmark og Østnorge. Den fragtledige Tonnage er vedvarende lille, hvad der giver Rederne Anledning til at stille højere Fordringer fra Tyskland og Danmark. Fra Sydbotten udbydes flere Laster til England og Kontinentet, men finder vanskelig Reflektanter; Vestrusland har optaget et større Antal Sejlere og har Brug for nogle flere af indskrænket Størrelse; Østnorge ligger uforandret.

Returfragter Vest fra for Kul, Clay og enkelte Foderstoffer er ligeledes uforandret fra sidste Uge, men der er en noget lang Tørn paa skotske Kulhavne.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet nærmest uforandret. Königsberg noterer vedblivende 7 M.: derimod er Danzig meget stille og skal endog have Besvær med at placere de derliggende Skibe: Stettin slutter til omkring 5 à 6 M., bl. a. 5½ M. for Glassand til Kastrup; Cementafskibning derfra til Königsberg skal foreløbig være indstillet; Stralsund og Greifswald har begge været fremme med ikke saa faa Kornladninger til 5½ M., resp. 6 M. for Rug; fremdeles Rostock med 5¼ M., Wismar med 5½ M., Lübeck noterer gennemgaaende 5 M. og derover til danske Havne og søger megen Tonnage. Sverig og Norge er uden Forandring, og med Hensyn til Danmark har Provinserne stadig Byg- og Sukkerladninger i Markedet til Kjøbenhavn. Fra Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været sparsommere med Udlaster, men fra Dampere, som ventes i Begyndelsen af næste Maaned, kommer en Del Majs og Hvede til Omladning; der sluttedes bl. a. for Majs til Neksø, Åhus 15 Øre, Cimbrishavn 16 Øre, og for Hvede til Assens 14 Øre.

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

•Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

**Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser**

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2573. Vrag forgyves eftersøgt. Hirtshals NØ. Skagerrak.** Ifølge Meddelelse fra Frederikshavn Lødseri er en Tjank sunket mellem Skagen og Hirtshals i 26 m Vand paa 57° 42' N. Br. 10° 18' Ø. Lgd.

Vraget er forgyves eftersøgt.

**2574. Sømærke opført. Ebeltoft. Jylland Ø-Kyst. Kattøgat.** Ved Ebeltoft. Havn er opført en hvid Stangbaak med hvid Diamant paa Toppen, der holdt i S. 39° Ø. midt mellem Havnemolerne ved den N-lige Havn, leder gennem Ronden ind i den N-lige Havn. Baaken staar c. 240 m N. 55° Ø. fra det røde, faste Fyr paa den S-lige Havns V-lige Molehovet og erstatter den hvide Villa i S.-Enden af Ebeltoft By som, holdt midt i Havneindløbet, ledte ind i Havnen. Fyret 56° 11' (37°) N. Br. 10° 40' (18°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 227 og 252. Danske Løds, Side 179 og 180. Havne-Løds, Side 27. Som.-Fort., Side 19.)

**2575. Vrag afmærket. Asnaas-NV-Flak. Kallundborg Fjord. Store Bælt.** En Skonnert er sunket i 5,3 m Vand, 1 Sm N. fra Asnaas Fiskerfyr. En Vragvager er udlagt 20 m NØ. fra Vraget. Fiskerfyret: 55° 40' 49" N. Br. 10° 56' 19" Ø. Lgd.

**2576. Havnearbejder fuldført. Bogense Havn. Fyen. Lille-Bælt.** Havnearbejderne ved Bogense Havn er nu fuldført. Dybden i Havnen er 4, m og i det N-lige Indløb til Havnen 4,7 m. Ø-Molen: 55° 34' 10" N. Br. 10° 04' 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117. Danske Løds, Side 376. Havne-Løds, Side 20 og 21.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 802. Kjøbenhavn 1911.)

### B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2577. Fyrs Brændetid forandret. Bredgrund. Sundet. Sverrig.** Bredgrund Fyr brænder fremtidig hele Aaret. 55° 28' 04" N. Br. 12° 49' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182 og 210. Danske Løds, Side 317.)

**2578. Fyr tændt. Kalfö. Stockholm Skærgaard.** Paa Kalfö S.-Punt er tændt et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6 Sek. Fyret viser forstærket Lys fra N. 68° Ø. til S. 20° Ø., uforstærket Lys derfra til S. 80° V., forstærket Lys derfra til N. 69° V. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 11 Sm. 59° 22' 30" N. Br. 18° 37' 09" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1217. Kjøbenhavn 1912.)

**2579. Fyr forandret. Botveskar. Stockholm Skærgaard.** I Botveskar Fyr skal indsættes en grøn Lysvinkel, der lyser fra N. 69° Ø. N. efter imod Land. 59° 44' 07" N. Br. 19° 11' 17" Ø. Lgd.

**2580. Sømærke udlagt. Kallviken. Bottniske Bugt.** Skagen ved Kallviken er udlagt. 64° 19' 13" N. Br. 21° 22' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2136. Kjøbenhavn 1912.)

**2581. Afmærkning forandret. Bjuröklubb og Bjuröfjärden. Bottniske Bugt.** Den behudede Forantring i Afmærkningen i Bjuröfjärden og N. for Bjuröklubb er udført. c. 64° 30' N. Br. 21° 39' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2137. Kjøbenhavn 1912.)

**2582. Sømærke udlagt. Nuckö—Worms Kanal. Moon Sund. Østersøen. Rusland.** I Nuckö—Worms Kanal er de 4 behudede Spirter udlagt. c. 58° 58' N. Br. 23° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 213. Kjøbenhavn 1912.)

**2583. Vinterafmærkning. Tyskland.** I Tyskland er Udlagningen af Vinterafmærkningen nu paabegyndt.

**2584. Fyr forandret. Pillau.** Pillau Fyr er nu forandret til et Fyr med To-Formærker

69° 29' V. Lgd. Ved Løding fandtes 6,3 m Vand. Omtrent paa samme Sted kom Damperen »Chelston« paa Grund i April 1910. Stedet blev eftersøgt, men det lykkedes ikke at finde Grunden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1842. Kjøbenhavn 1910.)

**2611. Taagesignal forandret. Rose Island Fyr. Newport Harbor. Narragansett Bay. Rhode Island.** Omtrent den 12te November 1912 forandres Taagesignalet ved Rose Island Fyr, saaledes at det gives med Horn i Stedet for med Klokke. Taagesignalet vil give Et-Stød hver 15 Sek., Stød 2 Sek., Pause 13 Sek. 41° 29' 44" N. Br. 71° 20' 36" V. Lgd.

**2612. Vrag borttaget. Block Island Sound. Rhode Island.** Vraget, der læa 6½ Sm S. 75½° V. fra Montauk Point Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 41° 05' 54" N. Br. 71° 43' 12" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2552. Kjøbenhavn 1912.)

**2613. Hindring rapporteret. Thimble Shoal Fyr. Chesapeake Bay.** Den 27de September d. A. rorted Damperen »Madison« med et Dybdegaende af 5,3 m ved en Undervandsindring, c. 3½ Sm S. 79° Ø. fra Thimble Shoal Fyr. Skruen blev stærkt beskadiget. 36° 59' 50" N. Br. 76° 10' 06" V. Lgd.

**2614. Belysning forandret. Cape Fear River. North Carolina.** Omtrent den 1ste December 1912 sker følgende Forandringer ved Belysningen af Cape Fear River:

1) Lower Swash Channel Ledefyr tændes. Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,7 Sek., N. 1½° Ø. fra Cape Fear Fyr og N. 24½° Ø. fra Bald Head Fyr. Fyret er tillige Fyret i Horseshoe Shoal Channel Ledefyrline. 33° 56' 35" N. Br. 77° 57' 39" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt og rødt Fyr med En-Formærker hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Lysen er rødt fra N. 48° V. til N. 18° V. over Drejningen af Løbet, i øvrigt hvidt. Fyret staar c. ¾ Sm N. 55½° Ø. fra Fyret. Fyret er tillige Bagfyr i Reeves' Point Channel Ledefyrline.

2) Snow Marsh Channel Ledefyr tændes. Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,7 Sek., 0,3 Sm N. 73° Ø. V. fra Hus paa Federal Point og N. 25½° Ø. fra Bald Head Fyr. Fyret er tillige Fyret i Reeves' Point Channel Ledefyrline. 33° 57' 42" N. Br. 77° 56' 50" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt og rødt Fyr med En-Formærker hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Lysen er rødt fra S. 64° V. gennem V. til N. 86° V. over Drejningen af Løbet, i øvrigt hvidt. Fyret staar c. 0,3 Sm N. 45° Ø. fra Fyret. Fyret er tillige Bagfyr i Upper Midnight Channel Ledefyrline.

3) Reeves Point Channel Ledefyr tændes. Fyret er identisk med Snow Marsh Channel Fyret (se Pkt. 2). Bagfyret er identisk med Lower Swash Channel Bagfyr (se Pkt. 1).

4) Lower Midnight Channel Ledefyr tændes. Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,7 Sek., 1,3 Sm N. 33¾° Ø. fra Kanten af Reeves Point og S. 5½° Ø. fra Kanten af Orton Point. 34° 01' 19" N. Br. 77° 56' 01" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formærker hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Fyret staar 1,3 Sm N. 15° Ø. fra Fyret. Fyret er tillige Bagfyr i Upper Lilliput Channel Ledefyrline.

5) Upper Midnight Channel Ledefyr tændes. Fyret er et hvidt og rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,7 Sek., 1 Sm N. 76° Ø. fra Hus paa Pylaten uden for Reeves Point og N. 9¼° Ø. fra Cape Fear Fyr. Lysen er rødt fra S. 85° V. gennem V. til N. 66° V. over Drejningen af Løbet, i øvrigt hvidt. 33° 59' 20" N. Br. 77° 56' 10" V. Lgd. Bagfyret staar 1,3 Sm S. 2½° Ø. fra Fyret og er identisk med Snow Marsh Channel Bagfyr (se Pkt. 2).

6) Lower Lilliput Channel Ledefyr tændes. Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,7 Sek., N. 17° Ø. fra Kanten af Orton Point og S. 23¼° Ø. fra Campbell Island vestre Kant. 34° 05' 03" N. Br. 77° 55' 42" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formærker hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek., 0,3 Sm N. 14¼° Ø. fra Fyret.

7) Upper Lilliput Channel Ledefyr tændes. Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,7 Sek., N. 20½° V. fra Old Deck høje Kant og N. 29° Ø. fra Orton Point Fyr Nr. 5. 34° 04' 15" N. Br. 77° 55' 44" V. Lgd. Bagfyret staar c. 1,3 Sm S. 8° Ø. fra Fyret. Fyret er identisk med Lower Midnight Channel Bagfyr (se Pkt. 4).

8) Samtidig nedlægges følgende Fyr: a) Lower Swash Channel Fyr Nr. 2. b) Snow Marsh Channel Ledefyr. c) Horse Shoe Shoal Fyr Nr. 2 B. d) Reeves Point Channel Ledefyr. e) Lilliput Channel Fyr Nr. 4. f) Lilliput Channel Bagfyr. g) Midnight Channel Fyr Nr. 1.

## VII. Syd-Amerikas Ø- og V-Kyst.

**2615. Hindring borttaget. Pernambuco Bar. Brasilien.** Den store Mængde Sten, som læa tød ved Løbet over Pernambuco Bar, er borttaget. Barren: 8° 03½' S. Br. 34° 52' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1879. Kjøbenhavn 1911.)

hver 16 Sek., Lys II Sek., Mørke I Sek., Lys 3 Sek., Mørke I Sek. Lyslet er hvidt fra N. 87° Ø. til S. 58° Ø., rødt derfra til S. 34° Ø., hvidt derfra til N. 30° V., rødt derfra til N. 12° Ø. Flammens Højde: 29 m. Synsvide: 16 Sm. Det midlertidige Fyr er slukket. 54° 38' 25" N. Br. 19° 53' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1618. Kjøbenhavn 1912).

**2585. Skydeøvelse. Kieler Fjord.** Fra den 20de Oktober til den 14de December 1912 og fra den 5te januar til den 1ste Juni 1913 kan afholdes Skydeøvelse fra Kysten ud for Braune Berge mellem Kl. 1 og Kl. 4 Em. samt mellem Kl. 5 og 8 Em. i Oktober—Februar og mellem Kl. 7 og 10 Em. i Marts—Juni. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Tande Kiel—Hotel Schilke, mod Ø. af Linien: Tande Kiel C—Kiel D—Friedrichsø Fyr, mod S. af Fortængen af Linien: Lahoe Mølle—Tande Kiel 6. Som Signal for, at det nævnte Areal vil være spærret, højes de internationale Signalfag SD paa det nærmeste Fort. Fra samme højes under Skydningen en rød Dobbeltstander eller en rød Lanterne, og Pladsen er spærret for al Sejlads. Braune Berge: 54° 24' N. Br. 10° 11½' Ø. Lgd.

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2586. Fyrskibe ombyttet. Elben. Tyskland.** 1) Fyrskibet »Elbe I« (»Bürgermeister O'Swald«) er efter udlagt i Stedet for Fyrskibet »Bürgermeister Kirchenpauer«. 54° 00' N. Br. 8° 15' Ø. Lgd.

2) Fyrskibet »Bürgermeister Kirchenpauer« er udlagt i Stedet for Fyrskibet »Elbe V«. 53° 56' N. Br. 8° 39' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2046. Kjøbenhavn 1912).

**2587. Grund. Jæde.** En 8 m Grund er fundet mellem Lystønde 13 og Spirrende Q. Grunden ligger i Schillinghorn Fyrs hvide, faste Lysvinkel. 53° 39' 29" N. Br. 8° 06' 07" Ø. Lgd.

**2588. Føjtønde eller i Orden. Nordnøye Søegat. Ostfriesische Bøer.** Nordnøye Søegat Føjtønde er efter i Orden. 53° 46' N. Br. 7° 09' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 389. Kjøbenhavn 1911).

**2589. Tønde ombyttes midlertidig med Fyrskib. Møwensteert N. Ems. Holland.** Den røde og sort lodret stribede Banketønde med Kors, Møwensteert N., ombyttes i Slutningen af Oktober eller Begyndelsen af November d. A. med et ubemærket Fyrskib, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 5 Sek., Lys 3½ Sek., Mørke 1½ Sek. Fyrskibet, der er mærket »Möwensteert Nord«, har agter ude en Opfyrdning med Klokke. Det skal ligge i 18 m Vand. En Overvands- og en Undervandsklokke, der er i stadig Virksomhed, giver Ek-Slag hver 12 Sek. Banketønden: 53° 33' N. Br. 6° 39' Ø. Lgd.

**2590. Telegrafkabel udlagt. Harlingen N. Ved Telegrafkabel mellem Harlingen og Vlieland** er der udlagt 2 smaa røde og hvide vandret stribede Tønder med Slæge og Tøvie, mærket »Rijkstelegraf«. Tønderne ligger i 4 m Vand paa 53° 10' 52" N. Br. 5° 24' 29" Ø. Lgd. og paa 53° 11' 02" N. Br. 5° 28' 56" Ø. Lgd.

**2591. Vrag almærket. Volkerak. Zeegat van Bronwershaven.** Et Fartøj er sunket 140 m S. fra Slumpønde Nr. 7 i Volkerak. Et Mærkeløstøj, der viser de foreskrevne Signaler, er udlagt ved Vraget. 51° 39' N. Br. 4° 21' Ø. Lgd.

**2592. Vrag almærket. Oostgat. Zeegat van Vlissingen.** Vraget af Damperen »Ralph Greyke« er sunket. Forskibet, Master og Skrosten er over Vandet. En erom, slump Vragtønde er udlagt ud for Vraget. 51° 30' 38" N. Br. 3° 27' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2668. Kjøbenhavn 1912).

**2593. Opmaalingsarbejder fuldført. St. Abbs Head—Aberdeen. Skotland.** Opmaalingsarbejderne mellem St. Abbs Head og Aberdeen er fuldført. St. Abbs Head: 56° 55' N. Br. 9° 08' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2284. Kjøbenhavn 1912).

### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**2594. Taagsignal forandret. Cap Griz-Nez. Pas de Calais. Frankrig.** Sirenen ved Cap Griz-Nez Fyr giver nu Ek-Stød hver 1 Minut. 50° 52' 10" N. Br. 1° 35' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1633. Kjøbenhavn 1912).

**2595. Taagsignal-Station oprettet. Cherbourg.** Fra Ø-Molen ved Cherbourg Handels-havn gives nu Taagsignal med en Klokke, der giver Tre-Slag hver 10 Sek. 49° 38' 50" N. Br. 1° 37' 06" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2047. Kjøbenhavn 1910).

**2596. Vrag uskadeliggjort. Royal Sovereign Shoals S. England.** Vraget af Damperen »Oceanic«, e. 7½ Kbl S. 59° V. fra »Royal Sovereign« Fyrskib, er uskadeliggjort og Almær-

ningen inddraget. Mindste Dybde over Vragresterne er 12, m. 50° 42½' N. Br. 0° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 722. Kjøbenhavn 1912).

**2597. Taagsignal forandret. Dubh Artach Fyr. Skotland.** Ved Dubh Artach Fyr gives nu Taagsignal med Kanon, Ek-Stød hver 30 Sek., i Stedet for med Klokke. 56° 08' N. Br. 9° 38' V. Lgd.

**2598. Skær. Scalloway Approach. Mainland. Shetlands Øerne.** I Middle Channel er fundet et Skær med 4 m Vand. 3½ Kbl S. 33° V. Fra Hoe Skerry og N. 70° V. fra N.-Enden af Høge of Papa. Dybden er ikke nærmere undersøgt. 60° 07' 49" N. Br. 1° 21' 40" V. Lgd. (Jiff. engelsk Kort Nr. 1118 D).

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**2599. Sømærke opført. Beg Lane S. Aase de Succinio. Frankrig.** Et sort Sømærke med Cyhinder er opført 900 m S.-lig for Beg Lane Fyrt. 47° 29' 35" N. Br. 2° 44' 25" V. Lgd.

**2600. Lystønde flyttet. Nord du Platin de Grave. Gironde.** Den røde Lystønde Nord du Platin de Grave Nr. 12 er flyttet e. 1000 m NW. i og ligger ved den nylig fundne 5½ m Grund; denne Grund har kun 2½ m Vand. Lystøndens ny Plads: 45° 35' 38" N. Br. 1° 04' 17" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2291. Kjøbenhavn 1912).

**2601. Fyr forandret. Saint-Georges de Didonne. Gironde.** I den nærmeste Fremtid forandres Saint-Georges de Didonne røde, faste Havnefyrt til et hvidt, fast Fyr, der lyses fra N. gennem Ø. og S. til S. 55° V. Fyret kan til Forsøg ogsaa Lyses saaledes forinden Forandringen. 45° 35' 53" N. Br. 1° 00' 24" V. Lgd.

**2602. Opfyrdning om Tønde. Banc du Prince. Baie du Cap Lopez. Gabon. Afrika.** Tønden ved Banc du Prince er rapporteret at ligge 500 m V. for det Sted, hvor den skulde ligge. Banc du Prince: 0° 35' S. Br. 8° 50½' Ø. Lgd.

**2603. Fyr forandret. Western Bay Head. Newfoundland Ø-Kyst.** Western Bay Head grønne, faste Fyr vises nu hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 47° 53' 10" N. Br. 53° 03' 20" V. Lgd.

**2604. Skær. St. John's Harbour. Newfoundland Ø-Kyst.** 1) En Dybde af 10 m findes paa S.-Enden af 11 m Grunden, 0½ Kbl N. 56° Ø. fra Fort Amherst Fyr.

2) Paa Midten af Grunden SV. for White Rock er der 6, m Vand, 2½ Kbl S. 11° V. fra Flagstangen paa Signalhøjen og S. 89° V. fra S.-Enden af North Head.

3) Der findes 8½ m Vand e. 1 Kbl S. 47° V. fra Midten af Chain Rock og N. 27° V. fra den N.-lige Pet Rock.

Fort Amherst Fyr: 47° 33½' N. Br. 52° 10½' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2434. Kjøbenhavn 1912).

**2605. Lystønder forandret. St. Thomas Channel. River St. Lawrence. Canada.** Alle de røde Lystønder, 72 B, 74 B, 76 B, 78½ B, 78½ B og 84 B, paa N.-Siden af Løbet mellem Crane Island og Empress Shoal er forandret til at vise rødt Lys med Formørkelse. Lystønde 72 B: 47° 01' 57" N. Br. 70° 34' 07" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2435. Kjøbenhavn 1912).

**2606. Taagsignal-Station nedbrændt. Cape North Fyr. Cape Breton Island N.-Kyst.** Da Taagsignal-Stationen paa Money Point er ødelagt af Ild, gives der indtil videre ingen Taagsignal fra Stationen, som vil blive genopført snarest. 47° 02' 10" N. Br. 60° 23' 30" V. Lgd.

**2607. Ledelyr tændt. Battery Point. Sydney. Sydney Harbor South Arm. Cape Breton Island Ø-Kyst.** Ved Sydney er Battery Point røde, faste Ledelyr tændt. Forfyrret slant paa International Railway Pier ved Battery Point. Flammens Højde: 9 m. 46° 09' 17" N. Br. 60° 12' 05" V. Lgd. Bagfyret slant læt ved Kysten, 344 m S. 13° Ø. fra Forfyrret. Flammens Højde: 17 m. Berge Fyrs Synsvide er 4 Sm i Erylinien.

**2608. Tønder udlagt. Manchester River. Boston Bay. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** I Manchester River er 1½ m Vand udlagt Manchester Channel Spirtrønder Nr. 1, 2, 3, 4 og 5. Nr. 2 ligger S. 23° V. fra Standpine og S. 60° V. fra Masconno Hotel og S. 14½° Ø. fra høje Kant af kendeligt Hus; Nr. 1 ligger henholdsvis S. 23½° V., S. 61½° V. og S. 15° Ø. fra samme Punkter. Nr. 4 ligger henholdsvis S. 14½° V., S. 67½° V., og S. 38½° Ø. fra samme Punkter; Nr. 3 ligger henholdsvis S. 12° V., S. 68½° V. og S. 43° Ø. fra samme Punkter; Nr. 5 ligger henholdsvis S. 8° V., S. 72½° V. og S. 50½° Ø. fra samme Punkter. e. 42° 34' N. Br. 70° 47' V. Lgd.

**2609. Fyr oprettet. Cohasset Harbor. Massachusetts.** Fra 1ste Juni til 1ste November brenner fremtidigt et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Due d'Alle i Cohasset Harbor, S. 43½° V. fra Minots Ledge Fyr og S. 9° Ø. fra Barral Rock Bank. Flammens Højde: 4½ m. Mindst Ledge Fyr: 42° 16' 11" N. Br. 70° 45' 35" V. Lgd.

**2610. Grund. Mantucket Shoals. Massachusetts.** Damperen »Resnie« med 7½ m Dyb-gaende grundstødtønde den 9de August d. A. paa Ø.-Enden af Nantucket Shoals paa 41° 21' N. Br.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2616. Fyr nedlagt. Termini Imeressa. Sicilien N.-Kyst. Det grønne, fuste Fyr ved Forløbningen af Belgbyrderen ved Termini Imerese er nedlagt. Man skal fremdeles holde 9. om Lystønden. 37° 59' N. Br. 13° 42' Ø. Lgd.

2617. Tønder inddraget. Porto del Lido. Italien Ø.-Kyst. Den hvide og sort sribede Lystønde ved N.-Kanten af Grunden, som strækker sig ud fra S. Nicolo Semafor, er inddraget. Den røde, cylindriske Tønde, som læa e. 880 m N. 84° Ø. fra samme Semafor, er inddraget, da Vraget, som den afmærkede, ikke længer eksisterer. Semaforen: 45° 25' 57" N. Br. 12° 23' 34" Ø. Lgd.

2618. Afmærkning forandret. Buso. Golf ved Træst. Østerrig-Ungarn. Ved Indløbet til Buso Havn er Afmærkningen nu som følger: 1) I 5 m Vand ligger en hvid Stumtønde med Ballon, 2400 m S. 1° Ø. fra Havnefyret. 2) En Række Pæle staar 2030 m S. fra Havnefyret. 3) 3 røde Spiritønder ligger henholdsvis 1750 m S. 2° V., 1400 m S. 1° Ø. og 1000 m S. 1° Ø. fra Havnefyret. De gamle Pæle er bortfjernet, dog findes der tæt ved den N.-ligste Spiritønde endnu en, som snart vil forsvinde. Dybdeteholdene paa Barren har forandret sig. Løbet fører længe den ny Afmærkning, som skal have om Slyrbord for Indgaaende. Havnefyret: 45° 43' N. Br. 13° 15' Ø. Lgd.

2619. Fyr forandret. Bank Marmi. Istrien V.-Kyst. Fyret paa Bank Marmi er forandret til et rødt Lyfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 6 Sm. 45° 08' N. Br. 13° 34' Ø. Lgd.

2620. Fyr tændt. Suara (Zuara eller Soara). Tripolis. Paa den fremspringende Pynt ved Suara er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvidde: 3 Sm. e. 32° 56' N. Br. 12° 07' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2621. Belysning forandret. Quellimane (Kiliman). Portugisisk Ø.-Afrika. 1) Olinda Point hvide, faste Bagfyr er forandret til et rødt, fast Fyr. Synsvidde: 8 Sm. Det hvide, faste Forfyr har en Synsvidde af 7 Sm.

2) Tangalane Point røde, faste Bagfyr er forandret til et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 7 Sm.

3) Ved Murrobone er de hvide og røde, faste Letefyr for Militair Channel og det røde, faste Baakefyr ved Kabeldepotet nedlagt.

4) De hvide, faste Letefyr for Løbet V. for Simplicio Bank, der staar paa den V.-lige Flodbred N. for Kiliman do Sal, er nedlagt.

Tangalane Point: 18° 01' S. Br. 36° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 621 og 938. Kjøbenhavn 1911).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2622. Afmærkning forandret. Westervaarwater van Soerabaja. Java N.-Kyst. Den hvide Forandring af Afmærkningen ved Westervaarwater van Soerabaja er udført. c. 7° 00' S. Br. 112° 42' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2385. Kjøbenhavn 1912).

2623. Rev. Koemai Baai. Borneo S.-Kyst. I Koemai Baai er fundet et Rev med 1,5 m Vand paa 3° 06' 10" S. Br. 111° 37' 30" Ø. Lgd.

2624. Fyr tændt. Grievæ Reef. Jesselton. Borneo NV.-Kyst. Paa den Ø-lige Del af Grievæ Reef er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Grievæ Reef: 6° 00' N. Br. 116° 04' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2625. Blokaade erklæret opløst. Italien. Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den italienske Regering opløst Blokaaden af Kysterne ved Tripolis, Cyrenaika og det Røde Hav. Indførsel af Vaaben og Ammunition til Tripolis og Cyrenaika er forbudt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2376 og 1900. Kjøbenhavn 1911 og 1912).

2626. Blokaadebestemmelser. Joniske Hav. Grækenland. Den græske Regering har erklæret effektiv Blokaade af den tyrkiske Kyststrækning mellem Cumenitza (Ressadio) Havn, 38° 32' N. Br. 20° 05' Ø. Lgd., og Indløbet til Arla Bugt, 38° 56' N. Br. 20° 47' Ø. Lgd.

2627. Blokaadebestemmelser for Sorte Hav. Tyrkiet. Den tyrkiske Flaade blokerer Varua og Burgas Havne.

2628. Karantænebestemmelser. Tyskland. — Casablanca er erklæret pestsmittet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Oktbr. 1912.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Forenede Dampskibs-Selskab	111 1/2	111 1/4	111 3/4
Danmark	109 1/2	109 1/2	109 3/4
Norden	121 1/2	121 1/2	121 3/4
Gorm	—	—	—
Carl	—	121 1/2	122
Dannebrog	124 —	123 3/4	124
Skjold	104 3/4	104 1/4	105
Urania	40 —	40	40 1/2
Neptun	118 3/4	118 1/2	118 3/4
Dampsk. af 1896	121 —	120 3/4	121
Højmdal	123	128	123 1/2
Østasiatiske	129 1/2	129 1/2	129 3/4
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	124	124	124 1/2
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	69 1/2	69	69 1/4

Dampskibs Obligationer.	Gjort til	Køber	Sælger
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
6 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—

State- og Kreditforen. Obligationer.	Gjort til	Køber	Sælger
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats	—	84	86
3 1/2% Husejer Kreditf.	—	82 1/2	84 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.	—	87 1/2	89 1/2
4% — — — — — 2. Serie	—	91 1/4	92
4% — — — — — 1.	—	95	97
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	87	89
4% — — — — —	—	91	91 1/4
3 1/2% Landkreditk.	—	86	88
4% Østift. Kreditf.	—	91 1/4	91 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	139 1/4	140
Privatbank	—	108 3/4	109
Landmandsbank	—	139 1/4	139 3/4
Handelsbank	—	143	143 1/4
Grundtejerbank	—	17	18
Burm. & Wain	96 1/4 — 1/2	96 1/4	96 1/2
Helsingørs Jærnsk.	92 — 1/4	92	92 1/4
Sukkerfabr.	218 3/4 — 219	219 1/4	220
Bryggeri Aktier	211 3/4 — 1/2	211 1/2	211 3/4

Vekselskurser d. 30. Oktober 1912.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	83.80
London	18.26	18.21
Paris	72.45	—
Amsterdam	151.10	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Oktober 1912.	
Russiske Noter	215.90
4% Russiske Consols	87.10
3 1/2% — — — — — Boden Kredit	86.10
5% Mexikanske 1899	98.26
5% Rumænske Stats	98.30
4% — — — — — 1890	91.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 228,000, „Danmark“ 166,000, „Norden“ 172,000, „Carl“ 80,000, „Dannebrog“ 172,000, „Skjold“ 172,000, „Urania“ 24,000, „Dampskib. af 1896“ 68,000, „Heimdal“ 68,000, „Gorm“ 192,000, „Neptun“ 88,000, „Dansk-russisk“ 280,000, „Østasiatisk“ 228,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Korts eller Hogs Nr.	N betyder: Nye Kort eller ny Hogs; R: rene, ny Udgave; † anulleret; †: Tillæg.
N 1394	Seotland, West Coast. — Kyle Rhee and the north part of Seat sound.
N 2812	Africa, West Coast. — Lagos harbour.
R 2268	England, South Coast. — Portland harbour.
R 2255	England, South Coast. — Weymouth and Portland.
R 2612	France, North Coast. — Peamp to Boulogne.
R 1223	Africa, South Coast. — Port Alfred (Kowie river).
R 102	England, East Coast. — Pakelield Gateway to Ufordness.
R 1094	England, East Coast. — Outer Gabbard to Outer Downs.
R 2158	Mediterranean. — Mediterranean sea, eastern sheet.
R 2720	Gulf of Siam. — Koh Ta Kut to Cape Liant.
R 1374	Florida. — Tortugas cays to Cape San Blas.
R 2451	England, South Coast. — Owers to Dungeness.
R 1407	Seotland, East Coast. — St. Abhs head to Aberdeen.
R 449	Mediterranean. — Mediterranean sea.
R 1600	Mediterranean. — Gulf of Corinth.
R 397	Africa, East Coast. — Delagoa bay to Cape Guardafui.
R 748	Indian Ocean. — Indian ocean, southern portion.
R 1263	China Sea. — China sea.
R 1342	Cochin China. — Punrang bay to Tong king gulf.
R 2743	France, North Coast. — Rade de la Hongne.
R 3703	France, West Coast. — Baie de Quiberon.
R 536	England, South Coast. — Royal Sovereign shoals to Dungeness.
R 2021	Greece, West Coast. — Entrance to Corinth canal.
R 2885	Gulf of Mexico. — St. Marks river.
N 2697	Forenede Stater i Nord-Amerika, August og September 1912. North America. — Canada, Cape Breton Island; Mahon River.
N 526	Tyskland, September 1912.
R 230	Nordlicher Atlantischer Ocean, Westindien: Haiti his Martinique. 1 : 1 000 000.
R 483	Nordsee, Scottische Küster: Aberdeen-Flaten. 1 : 7 500. Südlicher Atlantischer Ocean, Westküste von Afrika: Kap Cross his zur Walvisch- Bucht. 1 : 150 000.

## Havarier og Forlis.

Viking, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indslæbt til Antwerpen efter Kollision med det engelske Dampskib »Ralph Creyke«, der sank. »Viking« har faaet Boven trykket ind, men Kollisionskottet holdt, saa Ladningen er ubeskadiget. Skibet reparerer i Antwerpen.

Algieba, Dpsk. af Flensborg, er paa Rejsen fra Blyth til Memel med en Ladning Kul indkommet hertil læk.

Otto, Kutter af Hellevikstrand, er indkommet hertil med Jern fra Stettin læk, losses og reparerer.

Olaf, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Stensvær. Flot med Assistance og indbragt til Reval meget læk. Skibet var paa Rejsen fra Narva til Zaandam med Trælast.

Polarstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i en Orkan ved Kap Hatteras faaet en Del ovenbords Skade.

Narva, Dpsk. af Göteborg, er Natten til den 24. ds. strandet paa Læso Nordvestrev. Besætningen, 8 Mand samt 1 Kvinde, reddedes af Læso Redningsbaad. Skibet er fuldt af Vand. Svitizers forsøger Bjergning.

Ophir, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Nedre Kalix til Liverpool mod Trælast, indkommet hertil med svær Slagside. Skibet har haft en meget stormfuld Rejse.

Excelsior, Jagt af Hveen, har for Udgaende herfra den 25. ds. været i Kollision med Bolgebryderen og har faaet Roret knust. Jagten blev slæbt ind i Havnen for Reparation.

I. Lotze, Skonnert af Thuro, har paa Rejsen til Ghent med en Ladning Staver maattet søge herind for Nødhavn. Skibet har i Østersøen haft orkanagtig Storm, der har tilføjet den en Del ovenbords Skade.

Ingeborg, Barkskib af Helsingborg, er strandet ved Bragerne og er fuld af Vand, bliver rimeligvis Vrag. Besætningen er reddet. Skibet var paa Rejsen fra Lovisa til London med Trælast.

Salvador, 3/m. Skonnert af Marstal, er ankommet til Exmouth. Skibet har paa Rejsen fra Göteborg været i Kollision med et ukendt Skib og har faaet Skibsjøllen knust.

Adelle, Galease af Hamburg, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Helsingborg med en Ladning Majs været paa Grund ved Kastrup. Flot med Assistance af Svitizers »Hertha« og indbragt hertil for Reparation.

Anna, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Trångsund til Antwerpen med Trælast i Stormen i Østersøen mistet en Del Dækslast. Skibet opankrede her for at faa Lasten omstuvet.

Enigheden, Skonnert af Ronne, der lna ved Nivaa for at indlade Mursten, blev af Stormen slaaet mod Broen og fik Skade paa Skibssiden. Indbragt hertil for Reparation.

Komet, Skonnert af Hamburg, og Alma, Skonnert af Hamburg, er strandede paa Hesteskoen. Begge Skibe er fulde af Vand.

Wilhelm, Galease af Hamburg, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Aalborg med en Ladning Oliekager grundstødt paa Mariager Flak.

Morsø, Skonnert af Vejle, er strandet ud for Fuglebølle. Besætningen er lundsat. Bjergning af Skibet har foreløbig maattet opgives.

Hoop op Zegen, hollandsk Tjalk, er for Indgaendo til Nykjøbing med 165 Tons Hvede grundstødt paa Ringholm Hage. Der er afsluttet Kontrakt med Hundested Bjergelav om Bjergning.

Leda, Jagt af Nykjøbing F., kom den 27. ds. for Indgaendo til Tuborg med en Ladning Byg paa Grund. Flot og indbragt til Tuborg.

Schaldis, Dpsk. af Antwerpen, er paa Rejsen fra Lovisa til Ghent med Stavelast grundstødt paa Aflandsbage (Dragør). Svitizers assisterer.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS  
AKVAVITTER

**Engelsk.** **C. H. Funch,**  
 Britisk Vice-Consul.  
 Kongelig Etdovren Translatør og Tolk,  
 Toldbodvej 28, 1. Sal.  
 træffes 10-1.  
 Telefon 4210. Privat Telefon Hellerup 1152.

## Skibsefterretninger Dampskibe

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
 bert, afgaaet Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra  
 29./10. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 27./10. — Anglo  
 Dane, Pape, afg. herfra 29./10. — Antwerpen, Madsen, afg.  
 Galata 29./10. — Arkansas, Petersen, ank. Hamburg 29./10. —  
 Arno, Fischer, ank. Cannes 29./10. — Aurora, Gommessen, ank.  
 Genua 28./10. — Baron Stjernblad, Sorensen, pass. Bruns-  
 hüttel 28./10. — Beira, Lange, pass. Dartmouth 27./10. — Ber-  
 gonhus, Meyer, ank. Trondhjem 28./10. — C. F. Tietgen,  
 Thomson, afg. Kristiania 29./10. — Chr. Broberg, Mortensen,  
 afg. Petersborg 27./10. — Christian IX, Holm, ank. hertil 28./10.  
 — Christiansund, Andresen, afg. herfra 30./10. — Dag-  
 mar, Bogvad, pass. Portland 27./10. — Esbjerg, Struве, afg.  
 herfra 30./10. — Florida, Andersen, ank. Kristiania 29./10. —  
 Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 23./10. — Hellig Olav,  
 Holst, ank. hertil 22./10. — Hengest, Munk, afg. herfra 29./10.  
 — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 26./10. — Holar, Swan,  
 pass. Brunschüttel 29./10. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Pe-  
 tersborg 22./10. — Jolantha, Rasmussen, ank. Riga 29./10. —  
 Kasan, Mikkelsen, ank. London 26./10. — Kentucky, And-  
 rensen, ank. Kristiania 26./10. — Kiev, Salomonsen, ank. Antwerpen  
 24./10. — Loire, Craignou, afg. herfra 27./10. — Louise,  
 Larsen, ank. hertil 30./10. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston  
 28./10. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 23./10. —  
 Minsk, Harder, ank. Antwerpen 22./10. — Nicolai II, Jørgen-  
 sen, ank. Rotterdam 27./10. — Nordjylland, Soeborg, ank. Ant-  
 werpen 27./10. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Riga 28./10. —  
 Odessa afg. Hull 28./10. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 26./10.  
 — Osecr II, Hempel, afg. New York 24./10. — Pennsylvania,  
 Lissner, afg. Baltimore 24./10. — Perm, Gotthardt, ank. Libau  
 27./10. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 26./10. — Saga, Han-  
 sen, ank. Bordeaux 29./10. — Saratov pass. Holtman 28./10. —  
 Seine, Le Dizes, afg. Rochelle 29./10. — Skalholt, Bidstrup,  
 ank. hertil 30./10. — Texas, Clausen Kuas, ank. Buenos Aires  
 22./10. — Thyra, Dam, afg. herfra 29./10. — Tibor, Bech,  
 afg. Petersborg 28./10. — Tomsk, Wiberg, afg. Lissabon 26./10.  
 — Tula, Therkildsen, ank. hertil 28./10. — Tyr, Thauing, afg.  
 herfra 29./10. — United States, Gottsche, ank. New York 29./10.  
 Vondsyssel, Larsen, ank. Petersborg 28./10. — Viking,  
 Tramp, ank. Antwerpen 17./10. — A. N. Hansen, Sorensen, ank.  
 Dunkerque 22./10. — Saxo, Müller, ank. London 28./10.

**C. K. Hansen.** Aggersborg afg. Trondhjem 25./10. —  
 Amalienborg ank. Petersborg 15./10. — Anna Mærsk afg.  
 Trondhjem 23./10. — Brattingsborg ank. Rio Janeiro 17./10.  
 — Borglum ank. Rio Janeiro 26./10. — Chassio Mærsk  
 ank. Acton Gr. 23./10. — Dansborg ank. Savona 21./10. —  
 Eleonora Mærsk afg. Windau 25./10. — Elsborg ank.  
 Narva 25./10. — Esrom ank. Rio Janeiro 10./9. — Flynder-  
 borg ank. Kjøbenhavn 28./10. — Fredensborg afg. Wiborg  
 24./10. — Frederiksborg ank. West Hartlepool 27./10. —  
 Guldborg ank. Danzig 25./10. — Gurra pass. Kjøbenhavn  
 27./10. — Hammershus ank. Christmas Island 12./10. — Har-  
 rildsborg pass. Brunschüttel 27./10. — Hundborg ank. Pe-  
 tersborg 17./10. — Honeborg pass. Kjøbenhavn 26./10. —  
 Jelling ank. Newcastle 23./10. — Jomshorg pass. Dartmouth  
 26./10. — Jungshoved ank. East London 26./10. — Jagers-  
 borg ank. Rotterdam 26./10. — Kallundborg ank. Riga 23./10.  
 Kalo pass. Kjøbenhavn 26./10. — Klampenborg afg. Savona  
 26./10. — Kronborg ank. Capetown 26./10. — Lejre pass.  
 Portland 25./10. — Marselisborg pass. Bergen 26./10. —  
 Næsborg ank. Kjøbenhavn 26./10. — Peter Mærsk afg. Pe-  
 tersborg 23./10. — Randelsborg afg. Methil 25./10. — Rø-  
 senborg ank. Methil 25./10. — Silkeborg afg. Hull 26./10.  
 — Skanderborg ank. Torre 27./10. — Skjoldborg pass.  
 Kjøbenhavn 23./10. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 25./10. —  
 Spigerborg ank. Libau 27./10. — Stegelborg pass. Dunge-  
 ness 21./10. — Stjørnøborg pass. Kjøbenhavn 26./10. — So-  
 borg pass. Gibraltar 24./10. — Tuarnborg ank. Pernau 23./10.  
 — Tuborg ank. Stettin 28./10. — Ulfshorg ank. Jacobstad  
 21./10. — Uranienborg afg. Rotterdam 26./10. — Vording-  
 borg ank. Trondhjem 22./10. — Ørkild, ank. Las Palmas 23./10.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shu-  
 koff, Brandt, ank. Petersborg 24./10. — Johan Siem, Nielsen,  
 ank. Libau 23./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg.  
 Flækkefjord 27./10. til Hull. — Russ, Petersen, afg. Belfast 28./10.  
 til Cardiff. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Swansea  
 25./10. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Newcastle  
 25./10. til Kronstadt. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg.  
 Pozzuoli 18./10. til Novorossisk. — Generalkonsul Pullison,  
 Christensen, ank. Belfast 22./10. — Wladimir Reitz, Olsen,

ank. Buenos Aires 22./10. — Helmer Mørelh, Thorsøe, ank. Man-  
 chester 28./10. — Nowa, Dahl, ank. Plymouth 15./10.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 21./10. — Mar-  
 tha, Christensen, ank. Rouen 25./10. — Elina, Rathje, afg. Swansea  
 25./10. — Therese, Pedersen, afg. Hernosand 22./10. — Har-  
 riet, Larsen, afg. Blyth 21./10. — Dugny, Therkildsen, afg.  
 West Hartlepool 24./10. — Simone, Møller, ank. Sunderland 28./10.  
 Jeanne, Olsen, afg. Hernosand 22./10. — Vera, Larsen, ank.  
 Sundsvall 29./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Gelle 29./10. — An-  
 nine, Leth, ank. Stockholm 19./10. — Kamma, Løffler, ank.  
 Swansea 29./10. — Betty, Lagesen, afg. Sfax 19./10.

**Vesterhavet.** Gerda, Iversen, afg. Gibraltar 27./10. til Ham-  
 burg. — Dagmar, Skou, afg. Hamburg 26./10. — til Ghent. —  
 Nancy, Pedersen, pass. Brunschüttelkoog 26./10. for Malaga. —  
 Karla, Nielsen, ank. Stettin 26./10. — Johanne, Thøgersen,  
 afg. Hook of Holland 26./10. til Cadix. — Polly, Mathiasen, ank.  
 Newport 26./10. — Ulla, Hansen, afg. Brixham 25./10. til Kotka.  
 — Nora, Lauritsen, ank. Grimsby 24./10. — Nexos, Basse,  
 ank. Antwerpen 24./10. — Marie, Nielsen, afg. Brixham 29./10.  
 til London. — Cito, Mikkelsen, afg. Coreubion 29./10. til Hamburg.  
 — Thyra, Jessen, afg. Mulaga 29./10. til London. — Stella,  
 Larsen, ank. Teignmouth 29./10. — Olga, Christensen, afg. Swansea  
 29./10. til Helsingborg. — Nordsoen, Gram, afg. Methil 28./10.  
 til Esbjerg. — Hebe, Gregersen, afg. Hook of Holland 28./10. til  
 Huelva. — Laura, Lund, pass. Helsingør 27./10. for Gefle. —  
 Inger, Schiff, ank. Hamburg 26./10. — Bodil, Jensen, afg.  
 Ellesmere 24./10. til Hango. — Nautik, Nielsen, afg. Brixham  
 24./10. til Sevilla. — Ellen, Hansen, afg. Marbella 23./10. til  
 London.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersborg 27./10. —  
 Sara, Jensen, pass. Helsingør 27./10. for Riga. — Helene, So-  
 rensen, afg. Spjutsund 24./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Lon-  
 don 29./10. — Vulborg, Hansen, afg. Ipsvik 29./10. — Sjø-  
 land, Svarrer, afg. Königsberg 26./10. — Estrid, Hansen, ank.  
 Burntisland 27./10. — Agnete, Dam, ank. Dunkerque 27./10. —  
 Gunhild, Hansen, ank. St. Malo 21./10. — Hermia, Farup, ank.  
 Aalborg 27./10. — Alice, Jørgensen, ank. Frederikshavn 27./10.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, ank. Korsør 24./10. — Ski-  
 faxe, Faber, afg. Rotterdam 28./10. til Leith. — Rimfaxe,  
 Westergaard, ank. Burntisland 25./10.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 29./10. til Kron-  
 stadt. — London, Bum, pass. Kjøbenhavn 27./10. for West Hartle-  
 pool. — Paris, Tholander, ank. Windau 27./10. — Bryssel,  
 Kuas, ank. Leith 25./10.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 21./10. — Wien,  
 Bøeck-Hansen, afg. Lübeck 26./10. til Riga. — Roma, v. Thuu,  
 afg. Blyth 19./10. til Messina.

**Dania.** Ely, Duhn, afg. Blyth 26./10. til Åbo. — Nelly,  
 Clausen, ank. San Juan 25./10. — Fanny, Eriksen, ank. Sfax  
 28./10. — Lilly, Gregersen, afg. Kjøbenhavn 28./10. til Huelva.  
 — Alexy, Sorensen, ank. Neder Kalix 28./10. — Dugny, Bang,  
 ank. Stettin 26./10. — Mary, Clausen, ank. til Petersborg 29./10.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Steffen, ank. Fre-  
 derikshavn 28./10. — Nordpol afg. Libau 23./10.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Keywest 28./10. —  
 Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Sundsvall 24./10. —  
 Svend, Schmidt, ank. Windau 28./10. — Urania, Clausen, pass.  
 Helsingør 30./10. sydg.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Sunderland 29./10. —  
 Kronprins Frederik, Andresen, ank. Swansea 29./10. —  
 Holland, Poulsen, ank. Sevilla 23./10. — England, Andersen,  
 pass. Brunschüttel 23./10.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 25./10. — Europa,  
 Hansen, afg. Port Talbot 21./10. — Frankrig, Friis, afg. Burnt-  
 island 25./10.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Edna, Iversen, afg. Ahneria  
 19./10. — Alf, Clausen, ank. Blyth 23./10.

**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Petersborg 26./10.

**Era.** Erindring, Nielsen, ank. Calais 25./10. — Energi,  
 Jensen, ank. Senham Harbour 25./10. — Enigheden, Jensen,  
 ank. Kolding 27./10.

## Sejlskibe.

**Renne.** Amalie ank. Fakse 21./10. — Argus, Holm, ank.  
 Kulmar 22./10. — Louise ank. Rudkøbing 22./10. — Sigurd,  
 Koføed, ank. Karrebaksmunde 22./10. — Laurentine Emilie,  
 Andersen, ank. Karrebaksmunde 22./10. — Kastor, Møller, ank.  
 Stockholm 25./10. — Nestved, Madsen, ank. Kjøbenhavn 25./10.  
 — Hans Peter, Holm, ank. Kjøbenhavn 25./10. — John  
 Hintze, Knudsen, ank. Malmö 26./10.

**Svendborg.** Alfrede, Clausen, ank. Udbyhøj 22./10. — Lyo,  
 Jensen, ank. Umeå 22./10. — Libra, Hansen, ank. Wemyss Red  
 22./10. — Sophie, Hansen, ank. Gefle 24./10. — Immanuel,  
 Jensen, ank. Neustadt 22./10. — Martin Nilsson, Petersen, ank.  
 Gefle 24./10. — Lauritz, Dam, ank. Gefle 24./10. — Helge,



Nielsen, ank. Assens 23./10. — Meta, Møller, ank. West Hartlepool 24./10. — Capella, Hansen, ank. Kristiania 25./10. — Magne, Nielsen, ank. Bridgeness 25./10. — Cimbria, Larsen, ank. Hernesand 24./10. — Maagen, Jensen, ank. Dunkerque 24./10. — Confidence, Michaelsen, ank. Kolding 25./10. — Willemoes, Eriksen, ank. Helsingør Red 25./10. — Ludvig, Jørgensen, ank. Fecamps 25./10. — Dagny, Rasmussen, ank. Odense 26./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Hellebæk 25./10. — Fylla, Hansen, ank. Frederikshavn 25./10. — Constance, Hansen, ank. Aarhus 27./10. — Doris, Købke, ank. Kerteminde 27./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Malmö 28./10. — Ignatz Broom, Lund, ank. Fowey 26./10. — Røssing, Larsen, ank. Civita Vecchia 26./10. — Hans Emil, Skov, ank. Haderslev 26./10. — Marie, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 29./10. — Solon, Rasch, ank. Nykjøbing F. 29./10.

**Æro.** Kristiane, Petersen, ank. Landskrona 21./10. — Kiana, Christensen, ank. Burntisland 21./10. — Aerial, Christensen, ank. Granton Harbour 21./10. — Karen, Alhertsen, ank. Holbæk 21./10. — Signe, Hansen, ank. Karlshamn 22./10. — Gloria, Fabricius, ank. Lysekil 21./10. — Maagen, Mortensen, ank. Neapel 21./10. — Maren, Alhertsen, ank. Karlskrona 21./10. — Hansigne, Boye, ank. Kjøbenhavns Red 22./10. p. R. t. Shoreham. — Arken, Andersen, ank. Aarhus 22./10. — Yrsa, Hansen, ank. Gibraltar 22./10. f. O. — Svalen, Rosenbeck, pass. Gibraltar 22./10. for Genua. — Vega, Hansen, ank. Leith 23./10. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Sønderborg 21./10. — Mars, Stegmann, ank. Lysekil 23./10. — Skirner, Rasmussen, pass. Læsø p. R. t. Odense. — Adjutor, Køck, ank. Aarhus 22./10. — Kristian, Nielsen, ank. Swinemünde 22./10. — Johanne, Stegmann, ank. Aabenraa 22./10. — Nautia, Starke, ank. Livorno 22./10. — Freya, Nielsen, ank. Granton 23./10. — Rota, Olsen, ank. Flensborg 23./10. — Dronning Louise, Lauritsen, pass. Horten 23./10. for Kristiania. — Mester, Petersen, ank. Neustadt 22./10. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Stockholm 23./10. — Sostrene, Christensen, ank. Karrebæksminde 24./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Vejle 25./10. — Emilie, Hansen, ank. Kastrup 25./10. — Haabet, Riise, ank. Malmö 25./10. — Nanna, Ostermann, ank. Hudiksvall 24./10. — Astræa pass. Needles 22./10. vestg. — Venus, Weber, ank. Umeå 25./10. — Saga, Olsen, ank. Gelle 25./10. — Yrsa, Hansen, afg. Gibraltar 25./10. til Valencia. — Arietis, Andersen, ank. Sterling 26./10. — Aungar, Jørgensen, ank. Cadiz 25./10. — Dannebrog, Bager, ank. Falmouth 25./10. — Marie, Petersen, ank. Sundsvall 25./10. — Henry, Jensen, ank. Tyne Dock 28./10. — Ophelia, Clausen, ank. Grand Bank 26./10. — Argo, Clausen, ank. Råsö 26./10. — Valborg, Olsen, ank. Boness 27./10. — Laura, Jensen, ank. Skagen 27./10. — Mariane, Petersen, ank. Helsingør 28./10. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 28./10. — Sejerskransen, Friis, ank. Fowey 27./10. — H. C. Grube, Svane, ank. Kjøbenhavn 28./10. p. R. t. Dakar. — Amalia, Andersen, pass. Swinemünde 25./10. p. R. t. Königsherg. — Hosanna, Raahauge, ank. Genua 27./10.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 31. Oktober 1912. — »Kend dit Skib«. — Højdemetoden. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

## KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, drittsikker og enkel.  
Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

## A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalstrandstougværks-Fabrik  
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.  
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

Internationale Agentur for

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse:  
Copenaure

Telefon-Nr.  
42

Har De én Gang prøvet

## Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,

ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.

Kapitjner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Bygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
Caribøllertmann, Kjøbenhavn.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Walton's Bog »Know your own ships«.

Faas i København fra de nævnte Foreningers Lokaler og hos Blaukenstelners Eftfng.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agentur i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:  
„Danskellloyd“.

**Skibs-  
Provierteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6. Telf. 9445.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lanterner med Certifikat.  
Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**  
Telf. Bilkkenslager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**  
Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.

**Oscar Rolf,**  
St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**Stedvorders & Contractors**  
F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cronstadt.

**Norrlands Stufvareförbund**  
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.  
Medlemmar paa alla Instageplatser inom följande distrikt:  
**Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnököldsö, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.**  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.  
Garanterar reel behandling och ferm expedition.  
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hecksher & Søn's Eftflg.**  
Grundlagt 1797.  
**Edsvorne Skibsmæglere.**  
Agenter for  
**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.**  
Telegr.-Adr.: **Heckshers.** Tlf. 7898.

**Petersen, Møller & Hoppe**  
Skibsmæglere, Dampskibsgænger  
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.  
**MOURITZ G. KRAG**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telgr.-Adr.: „Søborg“.  
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**  
Edsvoren Skibsmægler.  
Søborg & Bentin's Eft.

Telefon: 2075. **AALBORG.** Telgr.-Adr.: „Utzon“.  
**JOHS. UTZON**  
(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telgr.-Adr.: „Mægleren“.  
Telefon 134.  
**V. BERTRAM-NIELSEN**  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**AXEL LUND** A | S  
anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.  
**A. Veltheim,**  
Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stedvorder.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**C. HANSEN,**  
**GIØRTLER OG METALSTØBER**  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

— Husk —  
**Petersen-Faxe's**  
**HERREEKVIPERING**  
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner  
provianterer altid bedst og  
billigst i  
**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.  
Motorbåde er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.  
**Kommissioner udføres.**  
Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**  
Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**  
**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventar**  
Møllgade Nr. 26, ved Haven.

Overretssagfører  
**Niels Nielsen**  
Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
Skibsmæglere  
**AALBORG.**  
Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**BENDIXENS KURSUS**  
Torvegade 25. Tlf. Byen 1925 x.

**Undervisning**

i **Dansk** (Retskrivning, Korresp.), **Tysk**, **Engelsk**,  
**Fransk.** For Sømand, der opholder sig i København, eller  
regelmæssig besøger Byen, oprettes Hold eller faas Enetimer  
paa **Bendixens Kursus. Torvegade 25, St.**  
Tlf. **Byen 1925 x.**

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

**Rug- og Skibsbødfabrik**  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**VÆGGELUS.** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid-  
der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,  
Værelser, Menneker, Dyr og Planter renses under Garanti.  
Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496  
„Toxin“ er et udmerket Middel mod Røtter og Mus

**Hill-Madsen®**  
**Smede & Maskinværksted. Skibsreparationer.**  
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

**Fralssinets Varmlufts-Fejeapparat**  
Patent  
for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renses bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.  
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 187.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Dr. med. Goldschmidt.

## Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2. Træffet Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

# DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**  
er Nutidens fineste Mærke,  
reneste Smag, fineste Bouquet.  
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Hørreklippering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901, Kvæthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
6886, Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt og Patent Mønie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmonerende Skiver.

— Bedste Kvalitet. —

**Svære Losseblokke.**

Galvaniserede Smedejerns

**Talje Blokke.**

**Davey & Co.**

London, Ltd.

88, West India Dock Road,

London E.

Telegrams: „Aedav“, London

og

13, King Street, Liverpool.



Nr. 644.  
Staal Centre.  
Nr. 620.  
Bronze Centre.

Udkommet er

**Nordeuropæisk Havnelods**

(North-European Harbour Pilot—Hafnelods) — **8 Kr.**

NB. Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke tegnes, da Bogen er udkommet.

**Certepartier og Konnossementer,**

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening — **8 Kr.**

**Modärn Signalering**

(Capt. Nordborg) — **2 Kr. 50 Øre.**

**Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.**

Forlang altid  
**OTTO MØNSTED'S**  
Margarine

**A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.**

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 77.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. November 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Dampumper  
 Blakes Kedler  
 Higgssons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Paint  
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manila — Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbæltter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarin specielt præ-  
 pareret for Skibsbrug.  
 Fortrinlig, holdbar, smør-  
 farvet Kvalitet, leveres til  
 alle engelske og andre  
 europæiske Havne ved  
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
 MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	<b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	<b>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	--	--	--	-----------------

**Kjøbenhavns  
 Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gi. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og  
 Desinfektionsanstalt. NIELS JENSEN**  
 Vesterbrogade 25    Telf. 6738  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overheded Damp; fuldstændig  
 uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
 St. Petersburg. Rusland.  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OGSUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Cornelius Knudsen's**  
 Marine-  
 Prisme-Kikkert  
 Sextanter — Kompasser  
 Kapt. Clausens  
 Kontroltydemaaler.  
 Eneforhandler for  
 Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter.  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
 Undgaa Fejltagelse.

# Carlsberg <sup>Lys</sup> Mørk Skattefri

alkoholfattigt

ekstraktrigt

velsmagende

holdbart

## Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

**S. aalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

**Specialiteter:** Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuebronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

### Motorbaad.

En Dæksbaad med eller uden Motor ønskes, under 20 Tons. Barfred Kræmer, Samsø.

### Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
Telefon 7262.

### Berg & Larsen

forhen Martin Niason  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

### Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1912. Befarne — Begyndere —  
Køkke. 30 Kr. mandl.  
Nærmere ved  
**Vilh. Rasch,**  
Forstander.

### ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den  
brugbare Dyr.

### Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

### Dæksbaad.

„Ivar Hvidtfeldt“, 19,20 Br.  
14,10 Netto Tons. Vel udhalet  
med Sejl og Rigning og med  
12 HK Dan Motor, er billig  
til Salg, naar Handel kan ske  
snart ved Henvendelse til

Brødrene Thomsen,  
Nakke, Nykøbing Sj.

### Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine  
skriver, adderer og subtraherer  
L. Kristensen, 27, Vestergade.

### Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

### Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

### RATIN



Stats-  
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662.



### Kakerlakker- pulver

à 50 Øre.

**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.  
Telf. Byen 2496.

### Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i  
**Forsikringselskabet „Frej“.**  
Garantikapital Kr. 100.000.  
**Holbergsgade 22. Kbhvn.**

### Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, 16 Netto  
Reg. Tons, laster ca. 48 Tons  
dw., bygget 1905. Motoren  
20 HK. „Avance“. Kan byt-  
tes med et lidt større Motor-  
skib eller helst et Sejlskib,  
der egner sig for Motor. Nær-  
mere ved

**C. Møller,**  
„Dania“, Mariager.

### A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 Flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi,  
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.  
100 i træskibsdelingen. Telegram: „Værftet“.

### Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Subt. Frederikshavn,  
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

### Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and  
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for  
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og  
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-  
ton brutto Regaskaberne har dog siden Foreningens Op-  
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem  
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr  
Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

Paa Fællesrepræsentationens Møde Lørdag den 2. November d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om, hvorvidt der maatte findes Grund til at forsøge at afslutte Aftaler med Norge og England — af tilsvarende Indhold, som de med Sverig og Tyskland afsluttede — angaaende Lempelser i Sundhedsforanstaltninger i Koleratilfælde overfor visse Skibe i regelmæssig Persontrafik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Ønskeligheden af internationale Bestemmelser om Signaler for Skibe under Isbrydning. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om en Afgrænsning af de danske Konsulatsdistrikter i Spanien. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i San Pedro de Macoris i den dominikanske Republik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende den eventuelle Post som dansk Vicekonsul i Charkow. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Berdiansk. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Vicekonsul i Glasgow. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Vicekonsul i Umeå. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

9. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Generalkonsul i Wien. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 7. November 1912.

**Krigskontrabande.** Den tyrkiske Regering har udsendt følgende Fortegnelse over Varer, som den under Krigen med Bulgarien, Grækenland, Serbien og Montenegro betragter som Krigskontrabande:

Alle Slags Vaaben, Jagtgeværer og Karabiner, saavel som Dele og Tilbehør dertil; alle Slags Projektiler, Miner, Patroner saavel som Dele og Tilbehør dertil; Bly og Platin, Sprængkrudt og kemiske Stoffer, der anvendes i Krigen, samt andre Sprængstoffer, Salpeter, Potaske og Svovl; Krudt og Tænd- og Sprængstoffer, som ikke er bestemt til Krigsbrug; Kanonlavetter, Munitionsvogne, Godsvogne og alle Transportmidler med Tilbehør, som benyttes i Krig; Maskiner, Apparater og Instrumenter af Jern, som benyttes i Krig, saavel som Dele og Tilbehør dertil; militære Beklædnings- og Udrustningsgenstande af enhver Art; Tøjer og Sko til Soldater; Seletøjer og Sadel til militært Brug. Seletøjs- og Sadelmagerartikler; Telle og saadanne Tilbehør; Panzerplader, Jernblik og Kobberplader; Hestesko og Beslagsmedsartikler; Pigtraad og Apparater til at anbringe, befæste eller overskære saadan; højede Jernstænger af en Diameter af  $\frac{3}{4}$  og  $\frac{5}{8}$  Tomme; Jernbarrer og -plader, for saa vidt disse er over  $\frac{1}{4}$  Tomme tykke; Vinkeljern, Bolte, Zink; Krigsskibe og -fartøjer saavel som Artikler, som kan bruges dér om Bord; Maskiner, Apparater og Tilbehør til Fabrikation af Krigsprojektiler og Vaaben til Fabrikation eller Reparation af Udrustningsgenstande til Land- eller Søkrig; Balloner,

Flyvemaskiner, Aëroplaner og Dele og Tilbehør dertil; Træk- og Lastheste til Krigsbrug og Lastdyr.

Triest, 2. November. »Triester Ztg.« melder fra Athen, at den græske Regering har hindret en under østrig-ungarsk Flag sejrende Damper i at afsejle, fordi den havde Mineralolje om Bord, skønt denne ikke er erklæret for Krigskontrabande. Den græske Regering har efter den østrig-ungarske Gesandts Intervention frigivet Damperen og har samtidig anordnet, at Mineralolje skal betragtes som Krigskontrabande. (Ritz. Bur.)

**Balkan krigen.** I Følge officiel Meddelelse fra det græske Udenrigsministerium har den Øverstbefalende for den græske Flaade i det ioniske Hav den 19. Oktober erklæret effektiv Blokade ved den under hans Kommando staaende Flaadestyrke af den tyrkiske Kyst fra Havnen Comenitza (Rossadié) til Indløbet til Artabugten med tilhørende Havne, Floder, Ankerpladser, Rede og Bugter.

Den blokerede Kyststrækning er beliggende mellem 39° 32' og 36° 56' N. Br. og 20° 5' og 20° 47' Ø. Lgd. Greenwich.

Der er tilstaaet neutrale Skibe en Frist af 24 Timer til at forlade de blokerede Steder.

Ethvert Fartøj, som forsøger at bryde Blokaden, vil blive behandlet overensstemmende med Folkerettens Regler og de mellem de neutrale Magter gældende Traktater.

**Forhøjelse af Fragtsatser.** Manchester, den 31. Oktober. Efter hvad »Daily Dispatch« meddeler, har »Shipping Federation« besluttet fra 1. Januar 1913 at forhøje Fragtsatserne til samtlige nordatlantiske Havne med 20—30 pCt. (Ritz. Bur.)

Udenrigsministeriet har under 2. ds. tilskrevet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende:

**Hospitalsforholdene i Rio de Janeiro.**

»I den 7. f. M. dateret Indberetning henleder den kgl. Konsul i Rio de Janeiro Opmærksomheden paa, at der er indført en Forbedring af Hospitalsforholdene i nævnte By. Medens den Afgift, som ethvert Skib, der ankommer til Rio de Janeiro, skal betale til Hospitalet, tidligere kun gav Ret til gratis Behandling paa 3. Klasse for saavel Officerer som Matroser, vil for Fremtiden alle Officerer blive behandlet paa 2. Klasse, hvor der i Modsetning til Fællessalene paa 3. Klasse findes mindre Værelser kun beregnet for to Personer.«

**Passeret Vraggods.** Det forenede Dampskibsselskab meddeler: Føreren af Dampskibet »Tiber« rapporterer, at han Torsdag den 31. Oktober paa 55° 3' N. Br. og 16° 33' Ø. Lgd. har passeret en Del Vraggods, en knust Redningsbaad. Taget af et Dækshus, hvorpaa var anbragt et Kompashus, samt en Del Aarer, Bundbrædder og en Mængde løse Brædder.

Føreren af »King Edvard« har indberettet, at han har passeret en sandsynligvis i et Vrag fastsiddende Mast, der ragede 2 Meter over Vandet paa 57° 42' N. Br. og 10° 15' Ø. Lgd.

• **Sunkne Skibe.** Marineministeriet meddeler: En Dæksbaad er sunket c. 1 Sømil Syd for Stoense-Løbet i 4 Favne Vand. Mastetoppen synlig over Vandet. Vraget vil blive afmærket med en Vragvager.

Lodseriet i Løgstør har til Marineministeriet indberettet, at en Galease er sunket  $\frac{1}{2}$  Mil Nord for Livø. En Mast rager 2 Meter op over Vandfladen. Vraget vil blive afmærket med en Vragvager.

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

\* Et Forlis. Aalborg, 5. November. En hollandsk Galease »Geltje«, Kaptajn Kramer, paa Rejse fra Lemvig til Aalborg, er i Gaar forlist i Livo Bredning. Skibet blev slaaet om paa Siden og sank i Lobet af faa Minutter. Skibets Kaptajn og to Matroser sprang straks over Bord, medens Styrmanden gjorde Baaden klar, hvorefter de alle reddede sig i denne. De to Mand blev sat i Land paa Livo, medens Kaptajnen og Styrmanden sejlede til Logstor. Kaptajnens Instru og et 5 Aar gammelt Barn, der befandt sig i Kabytten, gik til Bunds med Skibet og druknede. En Dykker fra Logstor har været nede for at hente Ligene. (Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, den 1. November. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergnings-Entreprise 1,900 Kr. med Renter og 100 Kr. i Sagsomkostninger for Bjergning af Galeasen »Marianes« Ladning, der paa Rejse fra Kolberg til Odense den 17. Maj 1912 Kl. 3½ Morg. grundstødte paa Sprogø Østerrev. (Ritz. Bur.)

Konsulatvæsenet. Den 1. November har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Uleåborg O. R a v a n d e r Afsked.

Sejladsen paa det Røde Hav. London, den 4. November. Til »Reuters Bureau« telegraferes fra Perim: Fyrtaarnene i det Røde Hav, der har været slukket under den italiensk-tyrkiske Krig, vil den 6. ds. atter blive tændt.

## „Kend Dit Skib“.

Fra Kaptajn H. C. Lagesen har vi modtaget følgende:

### Et Gemæle

Da *Dansk Søfartstidende* i sin Tid anmeldte Bogen »Kend Dit Skib«, behøvedes en nærmere Omtale, der nu foreligger i Bladets Nr. 72 i Form af en Kritik ved Hr. Professor C. H a n s e n, Docent i Skibsbygningslære ved den polytekniske Lærestanstalt.

Som det vil være de fleste af *Dansk Søfartstidendes* Læsere bekendt, er min Medarbejder, Kaptajn J. K r u s e, desværre afgaaet ved Døden, og jeg er derfor ene om at tage imod Stød.

Egentlig er det jo ganske meningsløst, for ikke at sige formasteligt, for mig at tage til Orde mod en Professor, som behandler og retter et Arbejde, der netop ligger indenfor hans særlige Fag; men hvilke Forældre holder af, at Fremmede irettesætter deres Børn? Kan Bogen end kun gælde for at være et adopteret Barn af os Oversættere, saa svider det alligevel at se Ungen revset, saa meget mere som jeg mener, det tildels er ufortjent.

Efter Professorens Udtalelser er det i hans Stillings Medfør, og fordi Bogen fremkom tilrods for hans Advarsel, at han kritisk behandler den. Dertil er der intet at sige, han har fuld Ret og i visse Retninger ogsaa Grund dertil.

De mange Trykfejl har ingen beklaget mere end vi, og sproglige Mangler besidder Bogen uden al Tvivl. At vi ikke har forstaaet at forhindre de første, maa nærmest tilskrives Ukendskab til Publikationsforhold, og de sidste skyldes hovedsagelig den Omstændighed, at Kaptajn Kruse slet ikke havde lært Dansk i Skolen som Barn, og jeg kun meget ufuldkomment. Vel har vi som de fleste fra vor Hjemstavn beflittet os paa at indhente det forsømte, men det var ikke at vente for os, at vi nogen Sinde kunde naa det store Maal, vi eftertragtede, at behandle Modersmaalet til nogen Fuldkommenhed. Professor Hansen har

derfor Ret; der hefter Fejl ved Bogen i den Henseende, og var det end ubehageligt for ham at paapege dette, saa har han maaske fundet det nødvendigt.

Anderledes mener jeg, det forholder sig med de andre Anker, han retter mod Teksten.

Som for bemærket anser jeg mig absolut ikke for jævnbyrdig med Professor Hansen i denne Diskussion og forstaaer mig ikke det mindste paa akademisk Pindehugeri; jeg er da ogsaa ude af Stand til at fatte, at nogen tænksom Læser kan uddrage de Slutninger af Bogens Ordlyd, der falder Professoren saa naturlige. Om den Kraft, han omtaler i sit første Citat, er en Svingkraft eller bærer et hvilket som helst andet Navn, tror jeg, er de allerfleste Læsere aldeles ligegyldigt. Kraften er der, den frembringer ubestridelig det omtalte Resultat, og det mener jeg, er Hovedsagen.

Den Sætning om Vægt og Opdriftslinier, som han i det andet Citat finder saa ufuldstændig, uden Forklaring, vil han finde forklaret i det sidste Stykke paa samme Side (114). Tiltrøds for, at han dér forgæves søger en fornuftig Sætning, saa finder han dog sin egen forklarende Sætning, kun ikke saa videnskabelig udtrykt. Hvorledes han derefter kan antage den Sætning, der begynder med Metacentret er iøvrigt o. s. v., for en Konklusion eller Slutning af det foregaaende, det er jeg allfor ukyndig i Sproget til at forstaa.

Herefter følger imidlertid det artigste: Alle Læsere, men i Særdeleshed Navigatorerne, beder jeg om at læse det næste Citat fra Bogens Side 115 og 116 nøje igennem og sammenligne det med Bogens øvrige Tekst, især den Del paa Side 114, der skal forklare Metacentret, og saa vil jeg tillade mig i samme Forbindelse at citere Professor Hansens selv fra hans Bog »Forelæsninger over moderne Skibsbygningskunst«, Side 297, sidste Stykke: der staar:

»Man ser nu, at med den Beliggenhed af  $G$ , som det tegnede Legeme har, var den oprindelige Stilling en stadig Ligevægtsstilling, idet et Svingkraftsmoment  $PGz$  søger at bringe Legemet tilbage dertil, medens den var en ligegyldig Ligevægtsstilling, hvis  $G$  ligger i  $M$ , og en ustadig Ligevægtsstilling, hvis  $G$  ligger højere. Af denne Grund kaldte Franskmændene Bouguer  $M$  for Metacentret, idet »Meta« betyder Grænse, og  $M$  er netop Grænsen for  $G$ 's Højdestilling, naar Legemet skal være i stadig Ligevægt i den oprindelige Stilling. Længden  $GM$  kaldes Legemets Metacenterhøjde (metacentric height).«

Derpaa giver Professoren følgende Definition af Metacentret:

»Metacentret kan altsaa defineres som Projektionen paa en Relationsplan af den korteste Afstand imellem to konsekutive Opdriftslinier, hvoraf i hvert Fald den ene hører til en Ligevægtsstilling.«

Disse er Professor Hansens Forklaringer. Vil ærede Læsere læse dem med Eftertanke og sammenligne dem med det første Stykke i Bogens Side 115 og med de citerede 3 Linier. Professoren benævner en Konklusion?

Den Gang jeg oversatte dette Kapitel, ejede jeg ikke Prof. Hansens Bog, jeg erhvervede den først i Maj i Aar; men selv om jeg da havde kendt hans Definition, vilde jeg ikke have anført den, da jeg mener, at de allerfærreste Navigatorer havde vundet nogen Forstaaelse af Metacentret ud fra den. Anvendtes samme Ordkløveri paa denne Definition (dens Rigtighed ufortalt), som Professoren gør paa Ordet »Kraft« i hans første Citat, vilde Professoren ikke slippe bedre fra det end jeg.

Forklaringen, jeg har givet over »rettende og krængende Stabilitetsmoment« og Ligevægtsbetingelser, forekommer mig at falde saa nær sammen med det fra Professor Hansens Bog citerede, at vi i dette Stykke burde være enige, kun synes Professoren at begynde, hvor jeg ender, og omvendt, og hvis det maa være mig tilladt i denne alvorlige Diskussion at anvende et Par ikke ubekendte »poetiske« Linier, vilde jeg derfor sige: »Man sætte Ølse for, man sætte Ølse bag. Pølsen beholder dog sin Smag.« Stykket nederst paa Side 114 har ikke noget Side-

stykke i Originalen, og derfor bærer jeg hele Ansvaret for det. En drilagtig Skæbne har villet, at dette Stykke, som Professoren fører saa vægtige Anker imod, er sat ind ved hans Foranledning og for at formilde hans Kritik. Han havde ikke ved Gennemsynet af Originalen den samme Tillid til den tænksomme Læser som nu; men mente, at der fra Figuren let kunde sluttes, at Linierne, der angiver Virkningsretningerne af Vægt og Opdrift, altid maatte skære hinanden. Jeg ser nu, hvor lidt jeg har været den Opgave voksen at tilfredsstille Professoren. Forhaabentlig vil dog mine Standsfæller fælde en mildere Dom og ikke have nogen Vanskelighed ved fuldt at forstå Forklaringerne. I dette Haab ligger min Trost over, at jeg gik over Aaen efter Vand og ved samme Lejlighed hentede mig en forsvarlig Skyld af Professorens gennemblodende Kritik.

Hvor Professoren forarges over Forklaringerne af de engelske Udtryk »metacentric height» og »height of metacenter», maa Katten være rendt med Maalet for ham. Vil han lage det første det bedste engelske Værk, som behandler disse Emner, da finder han ogsaa straks, at Metacentrets Højde over Kølen er betegnet med »height of metacenter». I hele Bogen findes næppe et Sted, hvor vi har angivet »metacentric height» at have denne Betydning.

Den Forklaring, vi har givet af Ordet Inertimoment, mishager Professoren meget, uden at han dog angiver Grunden. Forklaringen er ikke vor. Vi vilde aldrig have paalaget os at forklare et saa indviklet Begreb. Jeg anser mig imidlertid ikke berettiget til at indblande andre i en for dem maaske højt uvedkommende Diskussion, men i Selvforsvar maa jeg atter ty til Prof. Hansens for nævnte Værk. Paa Side 246 staar der:

»Inertimomentet er Summen af de Produkter, som erholdes ved at multiplicere Tværnsnitselementernes Arealer med Kvadratet paa deres Afstande fra den neutrale Akse.»

Hvori bestaar egentlig Forskellen? Find den, hvem der kan. ---

Til Slutning fremsætter Professor Hansen et Eksempel til Advarsel, som jeg ikke kan lade gaa upaatalt hen, endskønt jeg foreløbig er afskaaret fra at vide, i hvor høj Grad Kaptajn Kusk Jensen har ladet sig vildlede af de Oplysninger, Bogen indeholder. Hvad Kaptajn Kusk Jensens Fejltagelser end skyldes, de Aarsager, Professoren angiver, er det sikkert ikke, snarere kan det tænkes, at det er Udtrykket »height of metacenter» fra Eksemplet »: Metacentrets Højde, som dér er angivet over Kølen. For at forebygge, at »Metacentrerhøjde» skulde antages at svare til det engelske »height of metacenter», var det just, at den Forklaring indsattes, som Professoren løb vild i, og kan dette ske for ham, hvor let kan da ikke Kaptajn Kusk Jensen undskyldes? ---

Den Omstændighed, at Kaptajn Kusk Jensen trods de indløbne Fejl alligevel opnaede et brugbart og nyttigt Resultat, skyldes ikke noget heldigt Tilfælde. Som det ogsaa er omtalt i Bogen Side 254, vil selv en Fejl af flere Fod i Metacentrerhøjden ikke bevirke Fejl af praktisk Betydning i Momentet til Styrlastighedens Forandring paa én Tomme. Dette er en Sandhed, som Professoren ikke har set sig foranlediget til at fremkomme med. Jeg opfordrer indtrængende alle Navigatorer til trostigt at bringe Bogens Anvisning til Udførelse uden at lade sig skræmme eller dupere fra nogen Side. De Finesser, der maaske fordres iagttagne ved et Eksaminensbord, har vi ingen Brug for i det daglige Liv.

Det er praktisk Førstaaelse og nyttige Resultater, vi er ude efter, og i den Retning tror jeg ikke, Bogen vil skulde eller vildlede. Hvis Professor Hansen havde nedladt sig til i Korthed at paapege, hvilke Fejl der i Almindelighed vilde faa størst Betydning, og anvist, hvorledes de bedst kan findes og undgaaes, da tror jeg, han vilde have høstet større Anerkendelse end ved fra sit høje Stade efter Evne at søge at forringe vort beskedne Bidrag til Standens Udvikling og bringe det i Miskredit. Det er vist

aldrig hændet før, at en Mand i Professor Hansens Stilling har skænket Navigatorernes Uddannelse den ringeste Interesse, derfor er jeg ham forbunden for den, han udviser.

At det maa være ham næsten umuligt at forlige sig med min Opfattelse af Bogen som Middel til vort Maals Opnaaelse, kan jeg godt forstå, men paa Grund af en Forskel i Mening kan han ikke have Ret til uden videre helt at forkaste dette Arbejde. Sikkert har han Ret i at mene, at vi ikke havde Forudsætninger for enten at skrive eller oversætte en saadan Bog fuldt tilfredsstillende. Dette har vi heller aldrig tiltroet os, men hvem andre vilde gøre det? Har Hr. Professor Hansen eller andre af hans Fag anset det Umagen værd at ulejlig sig for Navigatorernes Skyld?

Blandt dem, der sidder inde med Betingelserne for at udgive en saadan Bog, turde det være vanskeligt at finde nogen, der var villig til at paatage sig et Arbejde, for hvilket der saa let kan høstes baade Skam og Skade.

Vi fandt, at en saadan Bog tiltrængtes netop nu. At den ikke har vundet Professorens Bifald og Støtte, beklager jeg meget, men med Hensyn til at vide, hvad der baader Navigatorerne bedst, tillod vi os og tillader jeg mig fremdeles at hævde min egen Mening.

Hvad Forfatteren angaar, da vidner Bogens store Udbredelse imod Professor Hansen, idet den viser, at der var en Opgave at løse, og at Forfatteren var Manden til at løse den.

Kan Bogen i Oversættelse i nogen Grad øve samme Virkning herhjemme blandt danske Navigatorer som Originalen i England, da anser jeg vor Opgave for løst trods alle Mangler og Hindringer. Tiden vil vise det.

Tunis, den 14. Oktober 1912.

H. C. Lagesen.

## Navigationsslæreres økonomiske Stilling.

Vi har modtaget følgende:

Paa nærværende Tidspunkt, hvor formodentlig Omordningen af vort Navigationsvæsen er nær forestaaende, kunde det sikkert paaregne Interesse blandt Bladets Læsere at gøre sig bekendt med de Forhold, hvorunder Navigationslærere i de tre nordiske Lande virker.

Det forekommer mig, at det er uomgængelig nødvendigt at byde danske Navigationslærere saadanne Vilkaar, at man virkelig kan sikre sig duelige Folk i Fremtiden, og ikke lade dem arbejde under Lønforhold, som saavel Styrmand som Førere vilde betakke sig for.

Til Oplysning tjener efterfølgende

### Skema

over

Lønninger ved Navigations-skolerne i Danmark, Norge og Sverig.

I Sverig er Skolerne Stats-skoler.

I Norge drives Skolerne med regnskabsmæssigt Tilskud af Stat og Kommune, der garanterer Personalets Lønninger.

I Danmark drives Skolerne privat med Tilskud af Staten uden Garanti for Personalets Lønninger, som ordnes aldeles privat.

I Norge og Sverig paaligger det Navigationsskolerne at passe Kontrolkontorerne for Skibsinstrumenter i Handels-skibe. Dette foretages i Danmark af Marinen.

De ugentlige Undervisningstimer i Norge og Sverig samt de til Pasning af Kontrolkontoret medgaaende Timer er alligevel færre end de Navigationslærerne paalagte Undervisningstimer i Danmark.

Desuden har saavel Norge som navnlig Sverig længere Ferier.



Gagen	Danmark	Norge	Sverig
Over 5000 Kr. 4000—5000 3000—4000 2000—3000 Under 2000	Ingen. Ingen. Ingen. Lærerne ved 3 Skoler. — 4 Skoler. Ingen Aldersgrænse. Ingen Pensionsret. 1200 Kr.	Ingen. Eldst Lønning: 4400 Kr. Yngst Lønning: 3600—3900 Kr. Assistentler: 2400 Kr. Ingen. Skal afgive ved 66. Aar. Kommunal Pensionskasse. Indtil c. 3000 Kr.	Eldst Lønning: 5100 Kr. Mellem-Lønning: 4100—4600 Kr. Yngst Lønning: 3600 Kr. Ingen. Skal afgive ved 65. Aar. Statspension. Indtil 3200 Kr.
Over 5000 Kr. 4000—5000 3000—4000 2000—3000	2 Bestyrere 1 2 Ingen Aldersgrænse. Ingen Pensionsret. (1200 Kr.)	5500 Kr.—6100 Kr. Ingen. Ingen. Skal afgive ved 66. Aar. Kommunal Pensionskasse. Indtil c. 3500 Kr.	5000 Kr.—6000 Kr.—Bolig Ingen. Ingen. Skal afgive ved 65. Aar. Statspension. Indtil 3750 Kr.

Bestyrerlønninger.

Lærerlønninger.

I Kalmar har Bestyreren, i Hernösand Lærerne henholdsvis 500 og 300 Kr. mindre end ellers i Sverig.

Dette Skema taler for sig selv\*).

Med saadanne Lønninger, hvis Maksimum her i Landet ligger under Minimum af Løn i Norge og Sverig, vil det i Længden være umuligt at skaffe solide Lærerkrafter; tilmed byder Staten i Øjeblikket aldeles ingen Garanti med Hensyn til Lærertøn og Pensioner.

Skal det danske Navigationsvæsen undgaa at sakke agterud, er det efter min Mening nødvendigt i hvert Fald samtidig med andre Reformers at sikre Lærernes Stilling og ved en Fiksering af Lønforholdene forhindre, at de tvinges til at anvende for meget af deres Arbejdsevne udenfor Navigationssskolen.

Svendborg, den 31te Oktober 1912.

M. Arnvig,  
cand. phil., Navigationslærer.

## Vejroversigt over Nordatlantterhavet for November Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Den gennemsnitlige Fordeling af Luftrykket over Nordatlantterhavet i November er omtrent som i Oktober, men Barometer-svingningerne og dermed ogsaa Stormene er i November i Tiltagende. Det hyppigst forekommende Fænomen paa de store Damperruter til Nordamerika er østgaaende

\*) Ogsaa i Tyskland er Stillingen betydelig bedre. Jeg har imidlertid ikke fuldstændige Oplysninger derfra.

Depressioner, men foruden dette viser der sig ogsaa et andel, der er karakteristisk for November og nærmeste Maaneder (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis: Optraeden af Omraader med lavt Tryk, der med samt de omgivende stormende Vinde i flere Dage holder sig paa meget nær samme Sted. Saadanne Systemer forekommer mellem Kap Verde, Azorerne og Kanalen.

NØ. Passatens Nordgrænse og SØ. Passatens ækvatorale Grænse har kun i ringe Grad ændret deres Beliggenhed, derimod er NØ. Passatens ækvatorale Grænse trængt langt mod Syd, saa at SV. Monsunen næsten ikke berører de Sejlskibsruiter, der fører over Linien. — Omraader med over 5 pCl. Vindstille finder man, naar der ses bort fra det ækvatorale Bælte, kun ved NØ. Passatens Nordgrænse midt ude i Oceanet, i stor Afstand Sydvest for Azorerne.

Storme. En Tiltagen i Stormhyppigheden sporer man næsten overalt, men dog navnlig Øst for New Foundlands Bankerne paa 40° V. Lgd. Maksimum for Stormhyppighed (29.6 pCl.) ligger paa 40°—45° N. Br. og 40°—45° V. Lgd. Sydost for Bankerne; ogsaa længere mod Vest i Golfstrømmen naar Stormhyppigheden hist og her indtil 22 pCl.

Orkaner. Vestindiske Cyklonstorme forekommer kun yderst sjældent i November.

Taaagehyppigheden tager stadig af, særlig under den amerikanske Kyst, hvor der i November næppe forekommer 5 pCl. Øst og Sydost for New Foundlands Bankerne ligger endnu en forholdsvis lille Strækning med 10 til 25, paa et enkelt Sted endog over 25 pCl. Taaage.

Is forekommer sædvanligvis meget sjældent i November paa de Breddegrader, hvor Trafiken i Almindelighed foregaar.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil den 18. Oktober indløbne Ismeldinger, at der — saavidt vides — endnu i Begyndelsen af Oktober fandtes store Ismasser i den nordlige Del af St. Lawrence Bugten saavel som i Belle Isle Strædet. Ogsaa N. og NØ. for New Foundland blev der indtil Midten af September truffet endnu nogle Ishjerge. Ude fra Oceanet foreligger der derimod slet ingen Meldinger om Is, hvad vel delvis forklares derved, at Rutebaadene har benyttet en langt sydligere Rute end ellers. Iøvrigt burde Drivisens Grænse nu allerede ligge saa langt mod Nord, at Faren for Is paa de nordatlantiske Hovedruiter vel næsten maa regnes som overstaaet.

Hvad Havstrømmene angaar, da er Golfstrømmen nu svagere paa Høiden af Kap Hatteras end i Oktober, ligeledes synes den sydgaaende Labradorstrøm ved Østranden af Bankerne at tage af.

Nordækvatoralstrømmen tager derimod betydelig til i Udstrækning, idet den næsten hersker fra 30° N. Br. til 6°—7° N. Br. — dog er Forsætningerne deri som oftest ikke store.

Sejlskibsruiter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen for sydgaaende, bør med østlig Vind og faldende Barometer holde meget imod Vest, fordi der da (se Luftryk og Vindforhold) mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør gaa Nord og Vest om.

## Frugtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er Raterne fra Sortehavet og Azow gaaet lidt nedad, men de var jo ogsaa kommet op paa et ganske voldsomt højt Niveau. Endnu kan de dog kun karakteriseres som værende udmærket, navnlig i Forbindelse med de høje Kulfragter, som har været herskende i den senere Tid, og en Rundrejse maa give et fint Resultat. Indien ligger, i Samklang med Sortehavet, ogsaa lidt svagere de sidste Dage, idet Befragterne viser mere Tiltageholdenhed i Haab om at komme billigere an, men de transatlantiske Markeder er

særdeles faste, navnlig i U. S., hvorfra Begæret efter prompt Tonnage er meget stort. Der er kun faa November-Baade fremme, men en Mængde Laster, saavel Korn som Bomuld, Tommer etc., og vi ser Rekord-Rater betalt som 72/6 for Bomuld fra Golfen til Liverpool eller Bremen, 75/ le Havre, 58/9 à 60/ fra Savannah. Paa Netto Charter fra Golfen betalles op til 25/— U. K. eller Kontinentet. Fra Østersøen er der ikke meget at gøre nu, men Tonnage er heller ikke særlig rigelig, og Raterne viser ingen nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Hvad Kulfragterne angaar, da ligger ogsaa disse temmelig uforandret til Østersøen, men ad Middelhavet til er der et meget stort Begær efter Baade, og Raterne er gennemgaaende lidt højere i Ugens Løb. I de forskellige Markeder fragtedes der bl. a. som følger:

**Østen.** Filippinerne/U. K. eller Kontinentet eller Marseille 50/ Copra Basis (8,000 Tons Baad pr. December). Ris Saigon til god fransk Havn 13/3 pr. Januar. Rangoon 35/ O. C., 34/6 Holland (8,000 Tons Baad pr. Marts). Kalkutta til udsøgt Havn 31/3 Dødvægt, November Kurrachee indtil 24/6 net terms til udsøgt Havn pr. November. 24/ senere, 23/6 pr. December. Eris fra Bombay 28/3 à 28/6 til Manchester, Garston eller Barrow. —

**Sortehavet etc.** Korn fra Nikolajeff, Odessa, Kherson eller Theodosia 19/ til udsøgt Havn, 20/ Weseren, 20/3 Hamburg. Fra Sulina 17/9 à 18/ L. H. A. R. 19/ Lissabon, Fres. 20 Genua eller Marseille. Azow c. 22/ udsøgt Havn. Oljekager Novorossisk/Danmark 25/6 Basis en Løsehavn. —

**Middelhavet.** Aleksandria 14/6 Bomuldsfrø Hull, 15/ London, prompt. Fosfat Tunis/Greenock 14/3 (1,100), Bucan 12/ (2,800). Eris Grækenland/Glasgow 9/6, Rotterdam 8/9, Karthagena/Emden 7/6, Algier/Tynerdock 7/3. Fra Bilbao 7/3 Glasgow eller Rotterdam, 6/6 Newport. —

**Nordamerika.** Baltimore 3/ Havre til udsøgt Havn, 4/ tungt Korn, option 4/1½ Hamburg, 4/3 god dansk Havn, 4/4½ to danske Havne. Fra nordlig Havn 5/7½ à 5/9 til Middelhavet. Stykgods New York/Japan (to Havne) 40/. Bomuld som nævnt i Indledningen. Tommer fra Golfen 142/6 Rotterdam direkte (700), 143/9 Holland og en Østkysthavn (1,000), 162/6 Genua (1,250), 185/ River Plate (1,050), 205/ Santos (800). Timecharter 12/ à 14/ Dødvægt. Levering U. S. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, 6/9 à 7/6 Levering og Tilbagelevering denne Side for en eller to Rejser. —

**Sydamerika.** BuenosAires/U. K. eller Kontinentet 25/ pr. medio November (6,400), 26/ Bristol direkte (3,800). San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 27/6 prompt, 26/6 pr. 25. November—25. December, c. 25/ pr. 15. December—15. Januar, 24/ à 24/6 pr. 10. Januar—15. Februar, alt med 6 d. Reduktion for direkte Havn. —

**Østersøen.** Fra Petersborg er der nu saa at sige ikke flere Laster. For Pulpwood søges dog endnu et Par Baade til 37/ Sarpsborg, 40/ Hamburg. Riga er uforandret fra forrige Uge. Libau og Windau betaler 1/1½ à 1/2¼ Havrebasis Rotterdam, 1/4½ London, 1/6 à 1/6¼ Dunkerque, 1/9 Ronen, 2/6 Lissabon pr. prompt. For skaaeren Last til Østkyst Kulhavn 30/ à 32/. Fra Botten blev betalt 36/6 D. B. B. Gelle/London (650), 40/ D. B. Sundsvall/London (575), Fres. 66 D. B. B. Kolka og Trangsunnd/St. Nazaire, Option Fres. 67 Rochefort, Fres. 100 for Bjælker Hudiksvall/Aleksandria (750). —

**Kulfragter.** Fra Firth of Forth 7/3 Stockholm (1,800), 7/ Helsingborg (1,700), 7/ à 7/3 Kiel (1,800—2,100), 13/6 à 14/ Genua, 15/ Venedig (3,600). Fra Tynen eller Blyth 7/3 Helsingør (1,300), 6/6 Aalborg (2,000), 5/9 Svinemünde (1,500), 8/3 Bordeaux (2,000), 10/ Lissabon (1,800), 14/ Taragona (1,400), 13/ à 13/3 Neapel, 11/ Malta (2,700), 13/4½ Port Said, 12/ à 12/4½ Las Palmas eller Madeira. Fra Hull 5/9 à 6/, Riga, 6/6 Reval, 6/6 Rouen, 13/ Aleksandria. Fra Cardiff eller Newport Fres. 13½ à 14 Algier, 15¼ à 15½ Marseille, 13/9 à 14/

Genua, 14/3 Livorno, 13/6 Port Said, 18/3 Piræus, 14/9 Aden, 11/6 Tenerifa, 13/ Dakar, 23/9 à 24/ Rio Janeiro, 23/6 à 24/ River Plate, 23/9 Bahia Blanca (6,400). —  
(Skrevet den 5. November 1912.)

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene paa Grund af et Befragtning fra Sydbotten og Finskebugten betragtes som opgivet for dette Aar, noget mattere end sidste Uge, dog er der ikke nogen Mangel paa Laster fra de øvrige Havne, og Fragttraterne er i det væsentlige uforandret. Danmark og Tyskland har Korn-, Cement- og Trælaster. Vestsverig og Østnorge har ligeledes Brug for flere Sejlere for Træ, Feldspath, Is og Sulfat. Udsigterne frem i Tiden er dog, paa Grund af det indskrænkede Omraade i Forbindelse med den højere Assurancepræmie, noget mattere. Returfragter Vest fra og Kyst- samt Mellemrigsfart paa Nordso- og Kanalhavne er uforandret fra sidste Uge saavel for Kul og Clay som Foderstoffer. For Kulfragter til danske Havne betalles 10 à 11 £ pr. Keel med lidt kortere Torn end forrige Uge.

Angaaende de mindre Skibe sluttede Königsberg i forrige Uge 8 M.: derimod er Danzig saavel som Stolpmünde, Rügenwalde og Colberg overordentlig stille og har kun sparsomt med Udfragter. Stettin er lige livlig og slutter til 5 à 6 M. til danske Havne og mener at kunne holde Raterne i samme Niveau Sasonen ud. Stralsund slutter til 5½ M., men meddeler, at der i Slutningen af forrige Uge kom saa mange fragsøgende Skibe til Barthöft, at alle disponible Ladninger er dækket derfra; ligeledes Wismar har paa det nærmeste dækket sine Kornladninger i Øjeblikket, hvorimod Rostock stadig noterer 5¼ à 5½ M. for Rug. Lübeck er uforandret fast, og fra de slesvigske Pladser sluttes en Del Havreladninger til omkring 5 M. Af de russiske Østersøpladser er Libau meget presseret for Tonnage til Oljekager og stiller i Udsigt 20 à 21 M. pr. 2,000 kg. Sverig er for de sydlige Pladser Vedkommende ret fast, hvorimod de vestsvenske Havne synes noget mattere. Norge er uforandret og ligeledes fast: har gennemført 6 M. for Feldspath til Stettin og noterer for Bloksten Laurvig/Stettin, Wismar 7 à 8 M. Danmark har fra Provinserne stadig en Del Byglaster og Sukker samt enkelte Ladninger Kartoffer bl. a. til Kiel. Fra Kjøbenhavn, hvor det ikke er saa særlig livligt, sluttedes for Hvede til Trelleborg 2½ Kr., Majs til Landskrona 8 Øre, Ahus 2¾ Kr., Præsto 11 Øre samt for Oljekager til Kalmar 5 Kr.

## Generalforsamlinger.

### Dansk-fransk Dampskibsselskab

afholdt den 17. f. M. en ekstraordinær Generalforsamling i Anledning af, at Selskabet har købt et nyt Skib paa 1,800 Tons d. w. Skibet, der bygges paa Bergens mekaniske Værksted, er færdig til Aflevering midt i næste Maaned.

Bestyrelsen har længe haft Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen, der nu er 165,000 Kr., til indtil 1 Mill. Kr., og i Anledning af det ny Køb af Skib er Kapitalen bleven udvidet med 150,000 Kr. Da der imidlertid i Lovene staar, at der ikke maa optages Laan i Skibene paa ud over 50 pCt. af disses bogførte Værdi, var Generalforsamlingen sammenkaldt, for at man kunde faa Bemyndigelse til at laane mere end 50 pCt., hvis det skulde være nødvendigt.

Bemyndigelsen blev given.

### »Dampskibsselskabet «Frøen».

Paa en den 17. f. M. afholdt ekstraordinær Generalforsamling vedtoges det enstemmigt at likvidere Selskabet.

I Løbet af samme Uge vilde 50 pCt. af Aktiekapitalen blive udbetalt Aktionærerne.

### Dansk Navigationslærerforening

afholdt Lørdag den 2. November Generalforsamling i Kjøbenhavn. Efter at Bestyrelsen havde aflagt Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar og Regnskabet var godkendt, skred man til Valg af et Bestyrelsesmedlem i Stedet for Hr. Skolebestyrer

Hjelm, som ikke ønskede Genvalg. Resultatet blev, at Hr. Navigationslærer Arnvig valgtes med 6 Stemmer, medens 5 Stemmer faldt paa Hr. Skolebestyrer Falck.

Sluttelig gav det af Ministeriet for Handel og Søfart bebudede Lovforslag om Navigationsvæsnets Ordning Anledning til en længere Diskussion.

## Havarier og Forlis.

• Ingeborg, Barkskip, der, som meddelt, strandede paa Broerne, er af Svitzers bragt flot og ind til Frederikshavn.

Kolumbus, 3/m. Skonnert af Wyrdö, kom den 27. f. M. paa Rejsen fra Wiborg (Finland) til Bandholm med en Ladning Træ paa Grund paa Fejo Staalgrund. Efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord, kom Skibet flot og ind til Bandholm, tilsyneladende ubeskadiget.

Absalon, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 30. f. M. paa Rejsen fra Amsterdam til Barry, blevet indslæbt til Portland med brækket Skruesaksel.

Huldra, Dpsk. af Mandal, er den 31. f. M. paa Rejsen fra Blyth til Königsberg med en Ladning Kul kommet paa Grund paa Saltholm, Svitzers assisterede Skibet flot, efter at c. 200 Tons af Ladingen var løst i Lægter. Skibet stod ind til Kjøbenhavn for Undersøgelse.

Narva, Dpsk. af Gøteborg, der, som meddelt, strandede paa Læsø Nordvestrev, er nu fuldstændig Vrag.

Vennerne, Galease, er den 1. ds. paa Rejsen fra Svendborg til Lohals med en Ladning Kalksten sprunget læk og sunket udfor Lohals. Besætningen blev reddet i Land ved Hjælp af en Pram.

Schaldis, Dpsk. af Antwerpen, der, som meddelt, paa Rejsen fra Lovisa til Ghent med en Ladning Staver, kom paa Grund ved Dragør, er nu af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn.

Bogaty, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga til Rotterdam været paa Grund ved Riga og har haft Assistance for at komme flot; Skibet har fortsat Rejsen, sandsynligvis ubeskadiget.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Det forenede Dampskibsselskabs ny Kuldamper »Avanti«, der maaler 3,000 Tons dw. og er bygget særlig med det Formaal for (Sjæ) at levere Bunkerkul til Selskabets Amerikabaade, har nu fuldført sin første Rejse skriver »Hamb. Corr.« og har haft Lejlighed til at prøve de Sieurinske Losseindretninger, den er forsynet med. Damperen var ved Hjælp af disse i Stand til at hæve Kullene op i en Højde af 25 Fod over Dækket og løse dem lige over i Amerikadamperens Bunkerrum, desuden løsedes i Trakte af ringere Højde, saavel som i lave Lægtere alt uden at bruge Lossehomsagterhalerne. Løsningen besorgedes ved store Skovle paa c. 1½ Tons, og der benyttedes kun 2 Mand fra Land, det øvrige Arbejde besorgedes af Skibets egen Besætning. Lossehommene har en Længde af 50 Fod, og det er derved muligt at løse Kul lige til Jernbanevogn endogsaa i en ret betydelig Afstand.

Fragtdamperen »Ebro« (Stabelnummer 137) bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, blev Lørdag den 26. f. M. sat i Vandet fra Helsingors Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 235' 0" langt i Hoveddækket, 35' 6" bredt og 23' 9" dybt, det bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 I. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Damper til Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet »Thores« to Islandsdampere »Austri« og »Vestri« er i Følge Natl. solgte for 185,000 Kr. Stykket til Stavangerske Dampskibsselskab, da Farten paa Island med dem ikke betalte sig.



**Engelsk.** ————— **C. H. Funch,**  
 Britisk Vice Consul.  
 Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,  
 Toldbodvej 28, 1. Sal.  
 træffes 10-1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.

# De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i  
**TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**

## Skibsefterretninger Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-bert, ank. Algier 6/11. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 2/11. — Algarve, Borries, ank. Hernösand 5/11. — Anglo Dane, Pape, afg. herfra 5/11. — Antwerpen, Madsen, afg. Catania 5/11. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 4/11. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 4/11. — Arno, Fischer, ank. Marseille 4/11. — Aurora, Gommesen, a.k. Neapel 5/11. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Antwerpen 30/10. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 3/11. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 5/11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 30/10. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Sundsvall 2/11. — Christian, IX, Holm, ank. London 4/11. — Christianssund, Andresen, ank. Trondhjem 5/11. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 2/11. — Esbjerg, Sørensen, afg. herfra 5/11. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 1/11. — Garonne, Kromann, ank. Rochelle 4/11. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 2/11. — Hengest, Munk, afg. herfra 5/11. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 4/11. — Holar, Svan, ank. Antwerpen 1/11. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 22/10. — Jolantha, Kyllschek, pass. Holtenau 6/11. — Kasan, Mikkelson, pass. Holtenau 5/11. — Kentucky, Andersen, pass. Dunnethead 4/11. — Kiew, Salomonsen, pass. Holtenau 3/11. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 31/10. — Louise, Larsen, ank. Pillau 5/11. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 4/11. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 23/10. — Minsk, Harder, pass. Holtenau 2/11. — Moskø, Jon Jønsen, afg. Petersborg 3/11. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Newcastle 2/11. — Nordjylland, Søberg, ank. Havre 2/11. — O. B. Suhr, Viern, ank. Dunkerque 3/11. — Odessa, ank. Libau 1/11. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 5/11. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiania 6/11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 24/10. — Perm, Gotthardt, ank. London 5/11. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 26/10. — Saga, Hansen, ank. Bordeaux 29/10. — Saratov, afg. Hull 4/11. — Seine, Le Dizes, ank. Stettin 6/11. — Skalholt, Bidstrup, afg. herfra 2/11. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22/10. — Thyra, Dam, ank. hertil 5/11. — Tiber, Beeh, ank. Antwerpen 5/11. — Tomsk, Wiberg, afg. herfra 6/11. — Tula, Therkildsen, ank. Petersborg 4/11. — Tyr, Thanning, afg. herfra 5/11. — United States, Gottsche, afg. New York 5/11. — Vendsyssel, Larsen, afg. Petersborg 4/11. — Viking, Tramp, ank. Rotterdam 4/11. — Saxo, Müller, ank. Antwerpen 1/11.

Heimdal, Helga, Vaaben Hansen, ank. Rouen 5/11. — Martha, Christensen, afg. Boston (England) 5/11. — Elna, Rathje, afg. Swansea 25/10. — Therese, Pedersen, afg. Rouen 5/11. — Harriet, Larsen, ank. Ørnskjöldsvik 31/10. — Dagny, Therkildsen, afg. West Hartlepool 24/10. — Simone, Møller, afg. Sunderland 31/10. — Jeanne, Olsen, ank. Rouen 31/10. — Vera, Larsen, afg. Sundsvall 5/11. — Daisy, Jørgensen, afg. Gelle 3/11. — Anne, Leth, ank. Stockholm 19/10. — Kamma, Løffler, afg. Swansea 1/11. — Betty, Lagesen, ank. Nantes 31/10.

Europa, Belgien, Nielsen, ank. Newport 4/11. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 1/11.

Dampskibsselskabet af 1911, Edna, Iversen, afg. Hull 2/11. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 5/11.

C. K. Hansen, Aggersborg, ank. Pernau 1/11. — Amalienborg, afg. Petersborg 2/11. — Anna Mærsk, ank. Pernau 31/10. — Brattingsborg, afg. Rio 28/10. — Borglum, ank. Rio 26/10. — Chassie Mærsk, afg. Acton 1/11. — Dansborg, ank. Savona 21/10. — Eleonora Mærsk, afg. Rotterdam 2/11. — Elsborg, afg. Narva 2/11. — Esrom, afg. Rio 28/10. — Flynderborg, afg. Kjøbenhavn 30/10. — Fredensborg, ank. Hull 2/11. — Frederiksborg, ank. West Hartlepool 27/10. — Guldborg, pass. Kjøbenhavn 2/11. — Gurra, ank. Neufahrwasser 29/10. — Hammerhus, pass. Colombo 29/10. — Harildsborg, ank. London 30/10. — Hundborg, afg. Petersborg 3/11. — Høneborg, ank. Riga 4/11. — Jelling, afg. Newcastle 29/10. — Jømsborg, ank. Memel 2/11. — Jungshoved, afg. Durban 3/11. — Jægersborg, ank. Cardiff 2/11. — Kallundborg, pass. Kjøbenhavn 31/10. —

(Fortsættes Side 609.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S. og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenvich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 6 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Møllelængder (Kbl) eller Meter (m). Rejningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### Meddelelse om »Efterretninger for Søfarende«.

Den af Søkort-Arkivet udgivne »Efterretninger for Søfarende« eller en af Ministeriet for Handel og Søfart godkendt Gengivelse heraf skal ifølge Ministeriets for Handel og Søfarts Bekendtgørelse af 1ste August 1912, der er traaet i Kraft 1ste Oktober 1912, findes om Bord i ethvert søgaaende Skib eller Bøks-fartøj — Fiskemotorfartøjer undtagen —, der kommer ind under Lov om Tilsyn med Dampfartøjer.

Efterretningerne udkommer hver Onsdag. Abonnementsprisen er 1 Kr. om Aaret foruden Porto.

Efter Marineministeriets Bestemmelse foretages den første Januar 1913 følgende Forandringer i »Efterretninger for Søfarende«.

1) Der udgives en Maanedsgave af »Efterretninger for Søfarende«, indeholdende et Sammendrag af den sidste Maanedts ugentlige Nummer, men kun medtællende de Efterretninger, der medfører Rettelser i Kort og Beskrivelser. For at Rettelserne kan indskrives, trykkes Maanedsgaven kun paa den ene Side af Papiret. Ved større Rettelser i Kort medgives et Dæklblad til Indskrivning i Kort, dog kun for de danske Korts Vedkommende.

Denne Udgive, som det ikke er paabudt at holde i de ovenfor nævnte Skibe, koster i Abonnemnt 2 Kr. om Aaret foruden Porto. Enkelte Numre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

2) Der indføres i Teksten følgende Forandringer, der tillige efterhaanden kommer til Udførelse i Arkivets andre nautiske Skrifter:

a. Fejlinger og Retninger angives retvisende i Grader for 0 til 360 fra Nord om ad Øst og tillige misvisende i Streger, hvor dette findes ønskeligt.

b. Retninger af Fyrpunkter angives fra Søen.

c. Hvor en Pladsbestemmelse gives ved Rejning og Afstand, gives Retningen fra Punktet.

d. Følgende Forkortelser anvendes for Hovedstregene:

Nord . . . . . N.  
Øst . . . . . E.  
Syd . . . . . S.  
Vest . . . . . W.

e. Som Maal anvendes kun Sømil, med dens Decimaler, og Motermaal.

3) Der foretages en Indskrænkning af Stoffet i den nuværende »Efterretninger for Søfarende«, gaaende ud paa at udelade:

a. Farvande ved Ø.-Kysten af Amerika Nord for de Forenede Stater (dog medtællende de vigtigste Forandringer, der berører Forbipassagen).

b. Afdeling IX, den nordlige Del af Indiske Ocean og Røde Hav.

c. Afdeling X, Asiens Ø.-Kyst med Japan.

d. Karantæneforanstaltninger samt

e. Isforhold under Island.

For Karantæneforanstaltningernes Vedkommende medtages dog fremdeles de, der omfatter Danmark og de danske Besiddelser.

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2628. Vandstand, Thyborøn-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordssøen.** I Thyborøn-Kanal er Iydelen for Tiden ved Højvande: Paa Harevæn 4, m. i Svanholm-Løb 2, m. i Kobber-Løb 2, m. i Gaasholm-Løb 3, m. Der er saaledes for Tiden 3, m. Dybde mellem Nordssøen og Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

**2630. Vrag uskadeliggjort. Hirtshals NØ. Skagerrak.** Vraget af Tjalken, der var sunket paa 57° 42' N. Br. 10° 18' Ø. Lgd., er fundet ved yderligere Efterforskning og uskadeliggjort. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2573, København 1912).

**2648. Vinterafmærkning, Tyskland.** I Tyskland er Udlægningen af Vinterafmærkningen paa begyndt.

**2649. Tønder udlagt, Eider.** I Nordreider er der yderligere udlagt nogle Tønder til Opmaalingsbrug.

I Eider udlægges ofte nogle Mellemtønder paa Grund af Forandringer i Farvandet. 54° 15' N. Br. 8° 39' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2271, København 1912).

**2650. Fyr forandres, Fagansand, Finkenwårder, Eiben.** Del hvide, faste Fyr ved Fagansand forandres, uden nærmere Bekendtgørelse, i den nærmeste Fremtid til et hvidt Fyr med En-Formarkelser hver 10 Sek., Lys 7 1/2 Sek., Mørke 2 1/2 Sek. I øvrigt uforandret. 53° 32' 30" N. Br. 9° 53' 51" Ø. Lgd.

**2651. Tønder forandret, Doove Balg, Zwitterzø, Holland.** Stumptonderne Nr. 4 og 7 i Doove Balg er blevet forsynet med en afkortet Kegle som Topbetegnelse. Tønde Nr. 4: 53° 02' N. Br. 5° 08' Ø. Lgd.

**2652. Fyr brænder om Dagen under Taage, England.** Til Forsøg brænder Fyrene om Dagen paa Fyrskibene »Barrow Deep«, 51° 35' N. Br. 1° 10' Ø. Lgd., og »Edinburgh«, 51° 33' N. Br. 1° 16' Ø. Lgd., naar der gives Taagesignal. Skibsførere anmodes om at meddele Trinity House, London, Resultatet af deres Iagttagelser, om hvorvidt Lyset fra Fyrskibene ses tidligere end selve Fyrskibene, og om Lyset ses for, Taagesignalet høres.

**2653. Lys- og Klokkelaad midlertidig indtræget, Barrow Deep, Thomsen.** Lys- og Klokkelaaden, som til Forsøg var udlagt i Barrow Deep, er midlertidig indtræget. 51° 41' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1177, København 1912).

**2654. Vrag, »Bull« Fyrskib NV, River Humber.** Vraget af Fiskerfartøjet »Amaranth« ligger 5 1/4 Kbl N. 55° V. fra »Bull« Fyrskib. Et Skib er udlagt ved Vraget. 53° 34' N. Br. 0° 03' Ø. Lgd.

**2655. Skær og Oplysning om Fyr, Balta Sound og Balta Harbour, Unst, Shetlands Øerne.** I Balta Sound er der fundet følgende Dybder paa Skær: 1) 6, m. Vand, 4, m. Kbl N. 80° Ø. fra Svarta Skerry. 2) 7, m. Vand, 2, m. Kbl N. 32° Ø. fra samme Punkt. 3) 3, m. Vand, 2, m. Kbl N. 2° V. fra samme Punkt. 4) 4, m. Vand, 3 1/4 Kbl N. 10° V. fra samme Punkt. Swarta Skær: 60° 45' N. Br. 0° 48 1/4' V. Lgd. 5) Paa V.-Kanten af Banken, som strækker sig ud fra Balta Island, 1, m. Vand, 1, m. Kbl S. 71° Ø. fra den røde Baake SV. for Swinna Ness. 6) 4 m. Vand midt i Løbet af North Channel, 1 1/4 Kbl N. 65° Ø. fra samme Baake. En Steenryg, der falder for ved Lavvande, strækker sig fra V.-Siden af Balta Island ind i North Channel; Yderenden af denne Steenryg ligger 2 1/4 Kbl N. 49° Ø. fra samme Baake, der ligger paa 60° 45 1/2' N. Br. 0° 48 1/4' V. Lgd. 7) Balta Sound Fyr har en Flammehøjde af 17 m. 60° 44 1/2' N. Br. 0° 47 1/2' V. Lgd.

I Balta Harbour er fundet følgende Dybder paa Skær: 8) 1, m. Vand, 2, m. Kbl N. 47° V. fra Missionskirken. 9) 1, m. Vand, 3 1/2 Kbl N. 53° V. fra samme Punkt. 10) Tæt ved Havnens N.-Kyst ligger et Skær, som er 0, m. over Vandet ved Lavvande, 1 1/2 Kbl N. 89° Ø. fra Bunes Monument. 11) 5, m. Grundten, som fandtes 2 1/2 Kbl N. 2° V. fra Missionskirken, er nu afsøgt, og der er ikke fundet under 3, m. Vand paa Grundten. Kirken: 60° 45 1/2' N. Br. 0° 49 1/2' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2355, København 1912).

### IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**2656. Fyr brænder om Dagen under Taage, England.** Til Forsøg brænder Fyrene om Dagen paa St. Catherine Fyrtaarn, 50° 34' N. Br. 1° 18' V. Lgd., og paa Eddystone Fyrtaarn, 50° 11' N. Br. 4° 16' V. Lgd., naar der gives Taagesignal. Skibsførere anmodes om at meddele Trinity House, London, Resultatet af deres Iagttagelser, om hvorvidt Lyset fra Fyret ses tidligere end selve Fyrtaarne, og om Lyset ses, for Taagesignalet høres.

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2657. Undervandsklokke tønd udlagt, Kap St. Vincent (S. Vicente), Portugal S.-Kyst.** En Undervandsklokke tønd er til Forsøg udlagt c. 1/2 Sm S. 15° V. fra Kap St. Vincent, der ligger paa c. 37° 01 1/2' N. Br. 8° 59 1/2' V. Lgd.

**2658. Fyr tændt, Ste. Anne des Monts, Ste. Anne River, Gulf of St. Lawrence, Canada.** Paa Ø.-Kanten af Pieren, 32 m. fra Yderenden, ved Indløbet til Ste. Anne River, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 9 Sm. 49° 08' 20" N. Br. 66° 30' 28" V. Lgd.

**2659. Fyr tændt, St. François Værf, Orleans Island S.-Kyst, River St. Lawrence, Paa Yderenden af St. François Værf, 760 m S. 27 1/2° Ø. fra St. François Kirke er tændt et hvidt,**

**2631. Oplysning om Vandstands-signaler. Nordre Røse Fyr og Drager Lødslus Sundet.** Da Telefonhørdningen mellem Nordre-Røse Fyr og Drager Lødslus er afbrudt, vil den ved ovennævnte Fyr og Lødslus signalerede Vandstand indtil videre være Vandstanden paa de respektive Steder i Stedet for den laveste Vandstand i Drogden. Nordre-Røse Fyr: 55° 38' 10" N. Br. 12° 41' 27" Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 303 og 304. Fyr-Fort., Side 20 og 21.)

**2632. Klokketønden »Søndre-Flint« indtræget Sundet.** Klokketønden »Søndre-Flint« er indtræget. (Se Danske Lods, Side 314 og Fyr-Fort. Nr. 238.) 55° 35' (53") N. Br. 12° 49' (43") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1719. Kjøbenhavn 1912.)

**2633. Vrag. Steense-Løb S. Langeland V. Store-Bælt.** En Dæksbåd er sunket e. 1 Sm S. for Steense-Løb i 7 m Vand. Mastetoppen er synlig over Vandet. 10 m VNV. fra Vraget er udlagt en Vragvager i 8 m Vand. SV. 1. V. 3/4 V. fra Søværnsforsøret i Løhns og V. 1. S. fra Steense Kirke. Steense-Løb: 55° 06 1/2' N. Br. 10° 52' Ø. Lgd.

**2634. Vrag. Livø N. Lægster-Bredning. Limfjorden.** I Holje Meddelelse fra Lægster Lødsler er en taleuse sunket e. 2 Sm N. for Livø. Mast 2 m over Vandet. Vragvager vil blive udlagt. Livø N.-Ende: 56° 3 1/4' N. Br. 9° 05 1/4' Ø. Lgd.

**2635. Vrag afmærket. Om-Ræv. Om-Sund. Smalands-Farvandet.** Vraget af en Galense ligger paa Spidsen af Om-Ræv i 2 m Vand e. 300 m SSW. fra den røde Spidsstønde med Kost. En Del af Vraget er over Vandet. En Vragvager med grøn Støge og grønt Flag er udlagt i 3 m Vand e. 30 m N. fra Vraget. Spidsstønden: 55° 11' (04") N. Br. 11° 11' (17") Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 163, 185, 221 og 251. Danske Lods, Side 533. Søuv.-Fort., Side 41.)

## B.

## I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2636. Lystønde ombyttet med Fortøjende. Hæstholmen. Stockholm Havn. Sverrig.** Hæstholmen Lystønde i Stockholm Havn er ombyttet med en Fortøjende. 59° 19' 13" N. Br. 18° 08' 35" Ø. Lgd.

**2637. Præk bortslyttet. Ytre Gadslytan. Botniske Bugt.** Den fuste Præk paa Ytre Gadslytan er bortslyttet af Søen; om muligt vil en ny Præk blive udsat i Apr. 63° 34' 30" N. Br. 20° 44' 28" Ø. Lgd.

**2638. Ledefyr tændes. Siked. Botniske Bugt.** Ved Siked Havn skal tændes 2 røde, faste Ledefyr. Forfret staar paa e. 64° 09' 20" N. Br. 20° 58' 53" Ø. Lgd. Bagfret staar 430 m S. 25 1/2' Ø. fra Forfret. Brandetid: Fra 1ste August til Skibstarens Ophør.

**2639. Dybde. Mikolastad. Botniske Bugt, Finland.** Farvandet fra Rönnskär til Vasklot (Vasklot) ved Indsejlingen til Mikolastad kan kun benyttes af Skibe med højst 6 m Dyb-gaende. Vasklot: 63° 06' N. Br. 21° 34' Ø. Lgd.

**2640. Baake nedlagt. Kotka. Finske Bugt.** Banken paa SO-Siden af Øen Kotka er nedlagt. 60° 27 1/4' N. Br. 26° 57' Ø. Lgd. (Ifølge dansk Kort.) (Kort Nr. 135.)

**2641. »Nekman Grund« indtræges midlertidig. Østersøen. Rusland.** Den 14de November 1912 indtræges »Nekman Grund« Fyrskib midlertidigt paa Grund af større Reparationer. 59° 05 1/2' N. Br. 22° 12 1/2' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 910. Kjøbenhavn 1912.)

**2642. »Fartsscheff« Fyrskib indtræges midlertidig. Østersøen. Rusland.** I Holje Meddelelse fra det kejserlige russiske Genorkonsulat i Kjøbenhavn vil Fyrskibet »Fartsscheff« i den nærmeste Fremtid blive midlertidigt indtræget. 58° 17' 2" N. Br. 21° 20' 3" Ø. Lgd.

**2643. Skydeplads udlagt. Liban. Østersøen.** Til Brug ved Skydeveksler er der e. 1. Sm NV-lig for det N.-lige Indløb til Keiser Alexander III. Havn udlagt 2 Par ulindhellige Tønder. Tønderne i hvert Par ligger e. 200 m fra hinanden og er forbundt med en Staaltrådsstrosse. Afstanden mellem Parrene, der ligger i Retning NO-SV, er 3 Km. NO-lige Tønderpar: e. 56° 34' N. Br. 20° 56 1/2' Ø. Lgd.

**2644. Skydeveksler. Kieler Fjord. Tyskland.** Fra den 25de November til den 14de December 1912 kan afholdes Skydeveksler fra Batterierne ved Kiel mellem Kl. 9 1/2 Fm. og Kl. 2 Em. (fra den 12de til 14de December indtil Kl. 3 Em.) og mellem Kl. 5 Em. og Kl. 10 Em. Naar der skydes, højes det internationale Signalflag B eller en rød Lanterne ved Bülk, ved Kiel-Düsterbrook paa Fyrskibet »Bülk«, paa Friedriessort Friaan og paa Politianperce. Under Forberedelserne til Skydning og under Skydepauserne højes et sort Flag under Signalflag D. Naar Skydepladsen skal spærres om Aftenen, højes det internationale Signalflag Y eller Kl. 3 Em. Bøge disse Signaler vises fra samme Steder som Skydesignalerne. Politianperce fører et gult Flag forude eller en rød Lanterne over Toplanterne. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Bülk Fyr—Bülk Fyrskib—Stein, og mod S. af Linien: Friedriessort Fyr—Kørgen Bro, fra den 12de—14de December uktvides Skydepladsen til 54° 28' N. Br. og 10° 20' Ø. Lgd., og i dette Tidrum kan »Bülk« Fyrskib være indtræget. Under Skydning er Skydepladsen spærret for al Sejlinds. Under Forberedelserne og Pauserne er det tilladt Skibe med Maskinkraft at passere Skydepladsen med mindst 7 Sm Part. Naar der ikke skydes den følgende Dag, højes

det internationale Signalflag A, fra Kl. 1 Em. til Mørkets Frembrud, paa Signalstationerne ved Kiel-Plustenbroek samt ved Friedriessort Fyr. Signalerne (med Undtagelse af Forberedelses- og Pauserstunderne) gives ogsaa telegrafisk fra Bülk Radioelegrafstation.

**2645. Dybde afgræget. Kolberger Heide. Kieler Fjord.** Paa Kolberger Heide Landgrund har der dannet sig et Flak med under 6 m Vand. B. for Klokketønden Kiel I. Mindste Dybde 4 m, findes paa 54° 27' 09" N. Br. 10° 18' 54" Ø. Lgd. Herfra strækker Flaket sig e. 370 m til alle Sider. Positionen svarer til danske Kort; naar der lægges 6" til Bredden, svarer den til tyske. (Kort Nr. 157, 160 og 243.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**2646. Fyr forandret. Vingaskär. Sverrig.** Vingaskär faste Fyr er forandret til et Lyn-fyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Samtidig er de røde Lysvinkler fra N. 16° V. til N. 17° Ø. fra S. 78° Ø. til S. 15° Ø. forandret til grønne Lysvinkler. De øvrige Lysvinkler er uforandret. Synsvide: 11 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. 56° 25' 30" N. Br. 12° 35' 32" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Lods, Side 253.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 963. Kjøbenhavn 1912.)

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2647. Oplysning om Fyr. Norge.** 1) Græsholmen Fyrlampe er forandret slettedes, at Lyset nu er rødt fra N. 77° V. til N. 88° V., fri S. om Pleatingrunden; hvidt derfra til S. 8° V.; rødt derfra til S. 75° Ø., fri N. om Lille Marø; hvidt derfra til S. 78° Ø., fri S. om Marsøen; grønt derfra til Ø.; hvidt derfra til N. 64° Ø., fri S. om Vadsøkalven; rødt derfra til N. 20° Ø. 58° 58' 30" N. Br. 5° 45' 20" Ø. Lgd.

## Følgende Fyr er tændt:

2) Nordstolmen Fyrlampe, Lyngfjorden. Fyret er et Fyr med To-Formørkelser. Lyset er grønt fra N. 74° V., fri N. om Kunka, til N. 62° V.; rødt derfra til N. 18° Ø., fri Ø. om Storstenes; hvidt derfra til S. 11° V., fri Ø. om Forhavnes; rødt derfra til S. 54° V. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brandetid: 15de August—30te April. 69° 34' 05" N. Br. 20° 17' 30" Ø. Lgd.

3) Helgø Fyrlampe. Paa Spalholmskærlet. Fyret er et Fyr med Et-Formørkelser. Lyset er rødt fra N. 57° Ø., ind til Ankerpladsen ved Helgø, til S. 59° Ø., fri S. om Kjøringskær; hvidt derfra til S. 79° V., fri S. om Tyvholmen; rødt derfra til N. 60° V. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt og 4 1/2 Sm for rødt Lys. Brandetid: 15de August—14de April. 70° 06' 30" N. Br. 19° 22' 40" Ø. Lgd.

4) Storstenesfyrlampe, Tromsøundet. Fyret er et Fyr med Et-Formørkelser. Lyset er hvidt fra S. 35° V., fri V. om Ytre Balsnes, til S. 40° V., fri Ø. om 4 m Bæsen S. for Tromsøen; rødt derfra til N. 17° Ø., fri Ø. om Skatøren; hvidt derfra til N. 29° Ø. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt og 4 1/2 Sm for rødt Lys. Brandetid: 15de August—14de April. 69° 39' 10" N. Br. 18° 59' 10" Ø. Lgd.

5) Mjøsund Fyrlampe. Paa Mjøsundholmen. Fyret er et Fyr med To-Formørkelser. Lyset er grønt fra S. 88° V. til N. 42° V., fri N. om Anpostovra; hvidt derfra til N. 18° V., fri V. om Vindhammen; rødt derfra til N. 81° V., fri S. om Høllervikgrunden; hvidt derfra til S. 39° Ø., fri Ø. om Langneset; grønt derfra til S. 43° V. Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brandetid: 15de August—14de April. 68° 53' 20" N. Br. 17° 29' 20" Ø. Lgd.

6) Bjørniskjærhaugen Fyrlampe, Finnes. Fyret er et Fyr med To-Formørkelser. Lyset er rødt fra S., fri Ø. om Søndre Finnesgrund, til S. 16° V., fri V. om Finnesskjæret; hvidt derfra til S. 27° V., fri Ø. om Launklelloinen; grønt derfra til N. 10° Ø., fri Ø. om Launklelloinet; hvidt derfra til N. 37° Ø., fri V. om Storiskjær. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brandetid: 15de August—14de April. 69° 14' 20" N. Br. 17° 57' 20" Ø. Lgd.

7) Kungskjær Fyrlampe, Ytre Steinsund. Fyret er et rødt Fyr med Et-Formørkelser, der lysar fra S. 68° Ø. gennem S. og V. til N. 14° V., fri V. om Daleoen. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 4 Sm. Brandetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 02' 25" N. Br. 4° 44' 50" Ø. Lgd.

Følgende Lystønder er udlagte:

8) Finnesskjær sorte Lystønde, der viser grønt Et-Lyn e. hver 4 Sek. Tønden ligger paa NV-Kanten af Grunden. 69° 14' 06" N. Br. 17° 57' 40" Ø. Lgd.

9) Launklelloinen røde Lystønde, der viser rødt Et-Lyn e. hver 4 Sek. Tønden ligger paa NO-Kanten af Grunden fra Holmen. 69° 14' 08" N. Br. 17° 57' 30" Ø. Lgd.

fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm. 46° 59' 47" N. Br. 70° 48' 43" V. Lgd.

**2660. Afmærkning forandres. Newburyport Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrent den 15de November 1912 sker følgende Forandringer ved Afmærkning i Mundingen af Merrimac River: 1) Mid-channel Outer lodret strøbet Tonde flyttes c. 0,12 Sm N. 13 1/4° V. efter og udlægges i 10 m Vand, N. 50° 0' fra Plum Island Redningsstation og S. 71 1/2° 0' fra Salisbury Beach Bagfyr. 2) North Jetty End Spiritonde 2 inddrages. Salisbury Beach Bagfyr: 42° 49' 23" N. Br. 70° 49' 12" V. Lgd.

**2661. Dybde aftages. Pollock Rip Shoals. Massachusetts.** Dybden paa 5,4 m Grunden, som ligger 2,12 Sm S. 48° 0' fra Monomoy Point Fyr, er aftaget. Tæt b. for man bør holde sig N. for Liniere: "Pollock Rip" Fyrskib—Shovelful Shoal. 4,2 m Stedet: 41° 32' 06" N. Br. 69° 57' 30" V. Lgd.

**2662. Afmærkning forandres. Løb lukket. Nantucket Sound. Massachusetts.** Schovelful Shoal er tiltaget S. efter og Handkerchief Shoal 0, efter, man bør ikke benytte Løbet mellem dem. Handkerchief Shoal Spiritonde 1, 3 og 5 og Shovelful Shoal West Part Spiritonde 2 inddrages. Shovelful Shoal Spidsstønde 6 flyttes 205 m S. efter og udlægges i c. 13 m Vand, S. 31 1/4° V. fra Monomoy Point Fyr og S. 74 3/4° 0' fra Bishop and Clerks Fyr. Monomoy Point Fyr: 41° 33' 34" N. Br. 69° 59' 39" V. Lgd.

**2663. Fyr forandres. Billingsport. Delaware River.** Omtrent den 2den December 1912 forandres Billingsport Forfyr til et hvidt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,3 Sek. 39° 50' 32" N. Br. 75° 15' 11" V. Lgd.

**2664. Lystonde udlægges. Kettle Bottom Shoals. Chesapeake Bay, Omtrent den 11te November 1912 udlægges i c. 8,2 m Vand, c. 1 Sm E. 73° 0' fra Kettle Bottom Shoals Lower Klokketønde en Lystonde, Kettle Bottom Shoals Lower Lystonde Nr. 9 A., der viser hvidt Lys med En-formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., S. 88° 0' fra Mattox Creek Fyr og S. 16° 0' fra Cobb Point Bar Fyr, der ligger paa 38° 14' 33" N. Br. 76° 49' 37" V. Lgd.**

**2665. Tønder udlagt. Bay River. Pamlico Sound. North Carolina.** I Bay River er udlagt følgende Tønder: 1) Bells Point Spiritonde 7 i c. 3,2 m Vand, N. 75 1/2° V. fra Kanten af Long Shoal Point og N. 16° 0' fra Bells Point. 2) Lamberts Point Spiritonde 4 i c. 3 m Vand, S. 27 1/2° V. fra Poorhouse Point og S. 30 3/4° 0' fra Lamberts Point. 3) Bay River Spidsstønde 6 i c. 2,7 m Vand, S. 53 1/2° V. fra Kanten af Lamberts Point og N. 52 1/2° V. fra 0-Pynten af Masons Bay. 4) Masons Point Spiritonde 9 i c. 1,5 m Vand, S. 41 1/2° V. fra Swans Point og S. 75 1/2° 0' fra Harris Point. 5) Harris Point Spiritonde 8 i c. 2,1 m Vand, S. 1 1/2° V. fra Harris Point og N. 82 1/2° V. fra Masons Point. 6) Bay River Spiritonde 11 i c. 2,7 m Vand, N. 89 1/2° V. fra Kanten af Masons Point og N. 5 1/2° 0' fra Fowlers Point. Bay River: 35° 09' N. Br. 76° 31' V. Lgd.

**2666. Tønder udlagt. Neuse River. Pamlico Sound. North Carolina.** I Neuse River er følgende Tønder udlagt: 1) Cherry Point Spiritonde 3 i c. 4,3 m Vand, S. 26 3/4° V. fra Wilkinson Point Shoal Fyr og N. 56 1/4° V. fra Clubfoot Creek Fyr. 2) Hancocks Creek Spiritonde 2 i c. 2,4 m Vand, S. 65 1/4° V. fra Wilkinson Point Shoal Fyr og S. 57 1/2° 0' fra Otter Creek Fyr. 3) Stuccums Creek Spiritonde 2 i c. 2,1 m Vand, henholdsvis S. 84 1/2° V. og S. 70 1/4° 0' fra stilstævnede Punkter. Otter Creek Fyr: 35° 59' 56" N. Br. 76° 57' 16" V. Lgd.

**2667. Tønde ombyttes. Cape Lookout Shoals. North Carolina.** Omtrent den 11te November 1912 ombyttes Cape Lookout Shoals Stumpstønde Nr. 8 med en Spidsstønde. 34° 27' 00" N. Br. 76° 28' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søledene« Nr. 1933, Kjøbenhavn 1912.)

**2668. Afmærkning forandres. St. Simon Sound. Georgia.** Omtrent den 15de November 1912 foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen af St. Simon Sound: 1) Brunswick Point Flats Spidsstønde 18 flyttes 250 m S. 52° V. efter og udlægges i 5,2 m Vand, N. 12 1/4° 0' fra Jekyll Jetty Bagfyr og N. 43 1/4° 0' fra Jekyll Island Bagfyr. 2) Brunswick Point Spidsstønde 2 flyttes c. 180 m S. 32° 0' efter, faar Nr. 20 og udlægges i 5,2 m Vand, henholdsvis N. 22 1/4° V. og N. 23 1/2° 0' fra samme Punkter. Jekyll Island Bagfyr: 31° 05' 14" N. Br. 81° 27' 25" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**2668. Fyr forandres. Halfmoon Reef. Matagorda Bay. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrent den 9de December 1912 forandres Halfmoon Reef til et hvidt, fast Fyr. 28° 33' 05" N. Br. 96° 15' 21" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Novbr. 1912.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	114 1/2 - 3/4	114 1/4	115
Danmark	115 - 1/4	115 1/4	115 1/2
Norden	125 - 1/4	125 1/4	126
Gorm	—	—	—
Carl	126 - 1/4	126 1/4	126 1/2
Dannebrog	129 - 1/2	129 1/4	129 1/2
Skjold	110 - 1/4	110	110 1/2
Urania	42 1/2	42 1/4	42 1/2
Neptun	122 3/4 - 123	123	123 1/4
Dampsk. af 1896	126 - 125 3/4	125 1/2	125 3/4
Heimdæl	—	131 1/2	132
Østasiatiske	—	131 1/2	131 3/4
Østerøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	129 1/2 - 130	129 1/2	129 3/4
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	74 1/4 - 1/2	74 1/4	74 1/2
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats	—	85 1/2	87
3 1/2% Husejer Kredit	—	83 1/4	84 1/2
3 1/2% Kbhvn.s Kredit	—	88	90
4% — — — 2. Serie	—	92 1/2	94 1/2
4% — — — 1.	—	95	97
3 1/2% Østift. Kredit	—	88	90
4% — — — 7.	—	91 1/2	93 1/2
3 1/2% Landkredit	—	86	88
4% Østift. Kredit	—	91 1/2	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	140	142
Privatbank	110 - 109 3/4	109 3/4	110 1/4
Landmandsbank	—	140 3/4	141 3/4
Handelsbank	—	144	144 1/2
Grundtøjerbank	14 3/4 - 15 1/4	15	15 1/4
Burm. & Wain	98 1/4	98	98 1/2
Helsingørs Jærnak	93 1/4	93 1/2	94
Sukkertabr.	225 1/4	225 1/2	225 3/4
Bryggeri Aktier	215 - 1/4 - 1/2	215	215 1/2

**Vækselkurser d. 6. November 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	89.75
London	18.26	18.21
Paris	72.50	—
Amsterdam	151.15	—
Wien	75.50	—

**Notering paa Berlins Børs d. 5 November 1912.**

Russiske Noter	215.65
4% Russiske Consols	88.20
3 1/2% — Boden Kredit	85.75
5% Mexikanske 1899	98.50
5% Rumænske Stats	98.60
4% — — 1890	92.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 332,000, „Danmark“ 180,000, „Norden“ 300,000, „Carl“ 148,000, „Dannebrog“ 312,000, „Skjold“ 148,000, „Urania“ 136,000, „Dampskib af 1896“ 192,000, „Heimdæl“ 168,000, „Gorm“ 188,000, „Neptun“ 164,000, „Dansk-russisk“ 488,000, „Østasiatisk“ 208,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.



Kalo ank. Memel 28./10. — Klampenborg afg. Karthagen 2./11. — Kronborg afg. Capetown 1./11. — Lejre ank. Riga 1./11. — Marsolisborg ank. Sharpness 1./11. — Næsberg ank. Libau 2./11. — Peter Mærsk ank. Newcastle 2./11. — Randelsborg ank. Kalundborg 30./10. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 4./11. — Silkeborg afg. Hull 26./10. — Skanderborg ank. Torre 27./10. — Skjoldborg ank. Glasgow 2./11. — Skodsborg ank. Sharpness 2./11. — Spigerborg ank. Libau 27./10. — Stegelborg ank. Huelva 28./10. — Stjerneborg ank. Riga 29./10. — Søborg ank. Livorno 29./10. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 1./11. — Tuborg ank. Riga 3./11. — Ulfborg pass. Kjøbenhavn 3./11. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 1./11. — Vordingborg pass. Kristiansund 2./11. — Ørkild afg. Las Palmas 31./10.

**Dania.** Ely, Duhu, ank. Abo 2./11. — Nelly, Clausen, pass. Dungeness 5./11. for Rotterdam. — Fanny, Eriksen, afg. Sfax 2./11. til Karlskrona. — Lilly, Gregersen, pass. Portland 3./11. for Huelva. — Alexy, Sørensen, afg. Hernösand 5./11. til Treguier. — Dagny, Bang, afg. Stettin 2./11. til Sundsvall. — Mary, Clausen, afg. Petersborg 4./11. til Calais.

**Vesterhavet.** Norma, Degn, pass. Holtenau 4./11. for Stolpmünde. — Marie, Nielsen, ank. Antwerpen 2./11. — Ulla, Hansen, ank. Kotka 4./11. — Stella, Larsen, ank. Swansea 3./11. — Iuger, Schiff, ank. Danzig 2./11. — Polly, Mathiasen, afg. Newport 2./11. til Cadix. — Hebe, Gregersen, pass. l'Ouessant 1./11. for Huelva. — Nancy, Pedersen, afg. Brixham 1./11. til Malaga. — Dagmar, Skou, afg. Ghent 5./11. til Jacobstad. — Thyra, Jessen, ank. London 5./11. — Gerda, Iversen, ank. Hamburg 5./11. — Nora, Lauritsen, pass. Helsingør 5./11. for Pargas. — Nexos, Basse, ank. Kjøbenhavn 4./11. — Nautik, Nielsen, ank. Sevilla 4./11. — Bodil, Jensen, ank. Hangö 4./11. — Nordsoen, Gram, ank. Hartlepool 4./11. — Ellen, Hansen, ank. Newcastle 4./11. — Cito, Jøpsen, ank. Hamburg 4./11.

**Det estasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Suez 3./11. for udg. — Samui ank. Bangkok 2./11. for udg. — Bandon ank. Kjøbenhavn 2./11. — Panga afg. Colombo 31./10. for udg. — Selandia ank. Havre 2./11. for hjemg. — Jutlandia afg. Colombo 5./11. for hjemg. — Estonia ank. Rouen 27./10. for hjemg. — Lituania afg. Moji 3./11. for hjemg. — Cathay afg. Singapore 1./11. for udg. — Tranquebar ank. Liverpool 4./11. for hjemg. — Indien ank. Kobe 2./11. for udg. — Chumpon afg. Port Said 29./10. for hjemg. — Kina afg. Portland 24./10. for hjemg. — Arabien ank. San Diego 3./11. for udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. Aalborg 5./11. for udg. — St. Croix afg. St. Thomas 1./11. for hjemg. — St. Jan pass. Azores 24./10. for udg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Ale ander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 1./11. til Hartlepool. — Johan Siem, Nielsen, afg. Libau 2./11. til Rouen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, Hull 31./10. til Riga. — Russ, Petersen, afg. Cardiff 1./11. til Sabine Pass. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Swansea 29./10. til Kjøbenhavn. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 2./11. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Novorossisk 3./11. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Troon 31./10. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 22./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Barry 4./11. — Nawa, Dahl, afg. Cardiff 2./11. til Gullport.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Petersborg 3./11. — London, Bom, ank. West Hartlepool 1./11. — Paris, Tholander, pass. Kjøbenhavn 5./11. for London. — Bryssel, Kaas, ank. Aarhus 3./11.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Riga 2./11. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Riga 29./10. — Roma, v. Thun, ank. Messina 3./11.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Libau 1./11. — Skinfax, Føber, ank. Kjøbenhavn 5./11. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 4./11.

**Torm.** Gudrun, Somnichsen, ank. Sarpsborg 2./11. — Sara, Jensen, ank. Riga 30./10. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 3./11. — Ragnhild, Schultz, afg. Boness 4./11. — Valborg, Hansen, ank. Leith 2./11. — Sjælland, Svarrer, ank. London 1./11. — Estrid, Hansen, ank. Nakslov 4./11. — Agnete, Dam, ank. Yarmouth 31./10. — Gunhild, Hansen, ank. St. Malo 21./10. — Hermin, Farup, ank. Dundee 3./11. — Alice, Jørgensen, afg. Frederikshavn 1./11.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Steffen, afg. Frederikshavn 2./11. — Nordpol afg. London 5./11.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Tampico 4./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Kjøbenhavn 3./11. — Svend, Schmidt, pass. Skagen 5./11. — Urania, Clausen, ank. Kronstadt 3./11.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Sunderland 29./10. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Swansea 29./10. — Holland, Poulsen, afg. Sevilla 2./11. — England, Andersen, ank. Liverpool 30./10.

**Æra.** Emanuel, Svane, ank. Gefø 29./10. — Enigheden, Jensen, ank. Kjøge 3./11. — Energi, Jensen, ank. Svendborg 1./11.

## Sejlskibe.

**Rønne.** Sigurd, Kofoed, ank. Masnedund 27./10. — Olive Dahl, Rasmussen, ank. Vejle 28./10. — Proven, Olsen, ank. Aarhus 28./10. — Veset, Kofoed, ank. Söderhamn 30./10.

**Svendborg.** Severin, Hansen, ank. Neufahrwasser 29./10. — Noah, Jørgensen, ank. Geestemünde 29./10. — Kristian, Jørgensen, ank. Wight 30./10. — Poder, Hansen, ank. Königsherg 29./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 29./10. — Marie, Andersen, ank. Ipswich 30./10. — Anna, Fisker, ank. Kjøbenhavn 30./10. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 30./10. — Delos, Andersen, ank. Hull Red 30./10. — Alina, Hansen, ank. Leith 30./10. — Libra, Hansen, ank. Wemyss 30./10. — Concordia, Henriksen, ank. Hamburg 31./10. — Venus, Hansen, ank. Lovisa 31./10. — Adolf, Jensen, ank. Ystad 31./10. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Bandholm 31./10. — Haabet, Andreasen, ank. Portland 28./10. — Britta, Jensen, ank. Stettin 31./10. — Clytia, Nielsen, ank. Thuro 1./11. — Ariel, Ravnemose, ank. Hernösand 1./11. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Kings Lynn 1./11. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Kings Lynn 1./11. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Rudkjøbing 1./11. — Niels Juel, Olsen, Malmö 1./11. — Falken, Rasmussen, ank. Königsherg 1./11. — Rota, Hansen, ank. London 1./11. — Ludvig, Jørgensen, ank. Dieppe 2./11. — Union, Olsen, ank. Felixtown 1./11. — Norden, Andreasen, ank. London 2./11. — Marie, Nielsen, ank. Danzig 2./11. — Delos, Andersen, ank. Wisbeck 2./11. — Mercure, Lund, ank. Boulogne 1./11. — Ruth, Falentin, pass. Svendborg 2./11. — Neptunus, Nielsen, ank. Folkestone 3./11. — Kamna, Fisker, ank. Faverham 4./11. — Erhardt, Larsen, ank. Oscarshamn 4./11. — Pampa, Jensen, ank. Stettin 3./11. — Emilie, Rasmussen, ank. Norrkøping 3./11. — Pallesen, Jensen, ank. Trepot 4./11. — Minerva, Fuglsung, ank. Dortmund 4./11. — I. Kofoed, Andersen, ank. Fowey 4./11. — Martin Nissen, Petersen, ank. Söderhamn 2./11. — Vera, Jensen, ank. Faaborg 4./11. — Hans Emil, Skov, ank. Libau 4./11. — Casper, Hansen, ank. Setubal 2./11. — Gæa, Petersen, ank. Teigmouth 4./11. — Confidence, Michaelsen, ank. Eheltoft 4./11. — Haabet, Andreasen, ank. Poutrieux 4./11. — Valborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 5./11. — Olga, Rasmussen, ank. Assens 5./11.

**Sønderho-Fans.** Elisabetha, Fischer, ank. Liverpool 31./10.

**Æra.** Argus, Jensen, ank. Duudrum 28./10. — De tvende Brødre, Boye, ank. Konecardine 28./10. — Ægir, Winther, ank. Heybridge 28./10. — Pampa, Svendsen, ank. Vejle 28./10. — Apollo, Albertsen, ank. Pillau 29./10. — Mindet, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 29./10. — Anna, Petersen, ank. Sundsvall 28./10. — Emanuel, Kastrup, ank. Genua 28./10. — Caroline, Christensen, ank. Falmouth 29./10. — Amalia, Andersen, ank. Pillau 29./10. — Hermod, Dreimann, afg. Assens 29./10. til Sundsvall. — Harris, Thorsteinson, ank. Liverpool 29./10. — Skirner, Rasmussen, ank. Klinteberg 30./10. — Elsa, Boye, ank. Pillau 30./10. — Astræa, Svane, ank. Plymouth 29./10. — Ami, Albertsen, ank. Lysekil 29./10. — Adele, Weber, ank. Barhoft 29./10. — Herkules, Bager, ank. Pillau 30./10. — Emilie, Friis, ank. Eckernsund 31./10. — R. Fabricius, Hansen, afg. Oporto 30./10. til Wemyss. — Eos, Christensen, ank. Tapport 30./10. — Marie, Boye, ank. Korsør 28./10. — Amor, Hansen, afg. Fowey til Flensborg. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Aarhus 31./10. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Liverpool 31./10. — Saturn, Nielsen, ank. Lysekil. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. London 28./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 30./10. — Svalen, Rosenbeck, ank. Genua 31./10. — Anna, Hansen, ank. Swinemünde 1./11. — Sophie, Møllmann, ank. Pillau 1./11. — Haabet, Rise, ank. Trelleborg 1./11. — Hebe, Clausen, er afg. Wemyss til Svendborg. — Karen, Boye, ank. Libau 1./11. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 1./11. — Hekla, Hermansen, ank. Langesund 1./11. — Acacia, Jensen, ank. Horten 1./11. — Kristine, Rasmussen, ank. Svendborg 2./11. — Marthing, Friis, ank. Riga 1./11. — Johanne, Eirksen, ank. Neustadt 2./11. — Johanne, Eriksen, ank. Neustadt 2./11. — Phoenix, Christoffersen, ank. Svendborg 1./11. — Kodan, Hansen, ank. Antwerpen 1./11. — Ellen, Nielsen, ank. Oxelosund 2./11. — Norden, Rasmussen, ank. Kjertemünde 2./11. — Alf, Rasmussen, ank. Tonsberg 1./11. — Merkur, Christensen, ank. Frederikshald 2./11. — Bien, Petersen, ank. Stralsund 2./11. — Dannebrog, Bager, ank. Havre 3./11. — M. Hav, Petersen, ank. Libau 3./11. — Gloria, Fabricius, ank. Libau 4./11. — Christiane, Petersen, ank. Pillau 3./11. — Marie, Raahauge, ank. Ronne 3./11. — Malfridur, Hansen, ank. Warremünde 3./11. — Kathinka, Olsen, ank. Libau 3./11. — Johanne, Stegmann, ank. Trawemünde 4./11. — Alf, Hansen, ank. Trawemünde 4./11. — Adiator, Koek, ank. Swinemünde 3./11. — Ingolf, Olsen, ank. Great Yarmouth 31./10. p. R. t. Lorient. — Hejmdal, Staugaard, ank. Bogense 3./11. — Caroline Koek, Rasmussen, er ank. Maracaibo. — Hansigne, Boye, ank. Southweck Susset 2./11. — Mester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 4./11.

## INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 7. November 1912. — »Kend Dit Skib«. — Navigationshæres økonomiske Stilling. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsføtterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.



# KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
( 6886. København K.

## Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.  
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

Internationale Agentur for

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 122.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42

Har De én Gang prøvet

## Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer, ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værksførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

## KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, drittsikker og enkel.  
Tairige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

## A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalounge

til Skibsbrug og Elevatorer.



## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

## HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 1.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

## ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

## Kunsthværfværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshværfværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København Privattelefon Nora 2393.

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg til-  
byde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 100 Kilo . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — 100 — 28—36 „

Marseillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt  
Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schönbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Taga 1113.

## De private Assurandører lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4108.

## Marstal

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Loasepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods.  
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14.  
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-  
fartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille  
København 1912.)

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til  
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:  
„Danskelloyd“.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

'Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**

Telf. Blikkenslager. 1169

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

St Petersburg  
Tgr.: „Hansencor“

**Stevedors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

Cronstadt  
Tgr.: „Hansencor“

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 74,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkallix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen

Garanterar reel behandling och fern expedition

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Heeksher & Søn's Eftflg.**

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers.

Tlf. 7898.

**Petersen, Møller & Hoppe**

Skibsmæglere, Dampskibsgenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telegr.-Adr.: „Krag“.

**MOURITZ G. KRAG**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.  
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

**CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Dentin's Eftf.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Utzon“.

**JOHS. UTZON**

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Vægløren“.

Telefon 134.

**V. BERTRAM-NIELSEN**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler Aarhus

**AXEL LUND** A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

**Harald Christensen.**

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkrietensen.

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Vachtklub

. Husk .

**Petersen-Faxe's**

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Seen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium  
**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilaandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

**Carl Nielsen,**

Vester Boulevard 48. Telefon 6552.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

Skibsmæglere

AALBORG.

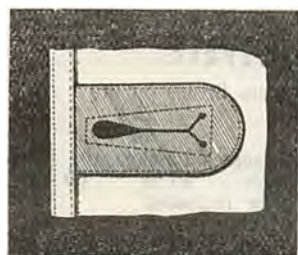
Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4820. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



**OLSKIND**

**Bedste Olieøj  
Patent**

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Telegramadr  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Telegramadr  
„Smith,  
Cronstadt“.

**A. WILSON, Kobbersmedie**

**Alt Skibsarbejde udføres.**

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**Skibshypothekbanken**

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

**THE ANTWERP**

**ENGINEERING CO. LTD.**

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS**

**BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS**

**DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke,

reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN.**

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredder 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

**N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5**

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

**NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen**



Nr. 123.  
Dobbelt.

Galvaniserede Smedejerns

**BLOKKE**

til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

**Davey & Co., London, Ltd.**

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Acday“, London.

On Admiralty List.

**Aktieselskabet**

**Det østasiatiske Kompagni.**

**Kina-Japan Linie.**

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

**Bangkok Linie.**

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen.

**Vestindisk Linie.**

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

**Sydafrika-Java Linie.**

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederikstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Mar-seilles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

**Telefon: Central 8300.**

**Sømandens Guldsmed.**

Eneste Guldsmed ved Københavns milelange Kai er

**Amandus Petersen,**

Islands Brygge 21.

Leverandør til en Række inden- og udenlandske Skibe.

Billige Priser.

Søfolk 10 % Rabat.

Forlang altid  
**OTTO MØNSTED'S**  
Margarine

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 78.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. November 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Amianto  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af

**Tekn. Maskinhandel.**  
Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossebjul og Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indløve, Frihavnen, Telefon 5492.  
Toldboden, Frilager Nr. 11.



**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juelsgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

  
**65 Kr.**  
**Preisler**  
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	<b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	<b>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret Varemærke	<b>Rustbeskyttende Farve</b> til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon <b>5601</b>
----------------------------------	--	---	--	------------------------

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filiat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
og besørger  
telegrafiske Udbetalinger  
paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
hver Dag fra Kl. 10-5.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

I Aalborg Havn  
findes nu  
**Reparationsværft**  
med tilhørende  
**4 Ophalingsbeddinger.**  
Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens  
Kontor.

**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.**  
Vesterbrogade 26  
Telef. 6138  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møbl. og Sengetøj.  
Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**De private Assurandører** lim.  
i Kjøbenhavn  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4108.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter.**  
Vilhelm A. Bang Repræsentant for tillyder

# A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## Dæksbaad.

„Ivar Hvidtfeldt“, 19,20 Br.  
14,10 Netto Tons. Vel udhalet  
med Sejl og Rigning og med  
12 HK Dan Motor, er billig  
til Salg, naar Handel kan ske  
snart ved Henvendelse tilBrødrene Thomsen,  
Nakke, Nykøbing Sj.

## S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri  
Aalborganbefaler sig med alt til Faget behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niason  
Skibsproviantøring  
Lager af Manilla- og Hamptonværk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i  
Forsikringselskabet „Frej“.  
Garantikapital Kr. 100,000.  
Holbergsgade 22, Kbhvn.

## Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, 16 Netto  
Reg. Tons, laster ca. 48 Tons  
dw., bygget 1905. Motoren  
20 HK. „Avance“. Kan byt-  
tes med et lidt større Motor-  
skib eller helst et Sejlskib,  
der egner sig for Motor. Nær-  
mere vedC. Møller,  
„Dania“, Mariager.

## Cuprinol

— bedste Impræneringsmiddel —  
A/S Kymela, Langbrogade 6, Tel. 7516.

## KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Tatrlige Anbefalinger foreligger.

Katalog &amp; Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

## C. L. Seifert



Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197

## Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1912. Befarne — Begyndere —  
Kokke. 30 Kr. mndl.Nærmere ved  
Vilh. Rasch,  
Forstander.

## Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Mas-  
kinskrivning Kursus 5 Kr.  
Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

## Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantøring

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

## RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662

## MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.

## A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,  
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.  
100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

## Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and  
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for  
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og  
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-  
ton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-  
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem  
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr  
Direktør V. T. Helm, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erlndring.

*Kjøbenhavn, d. 14. November 1912.*

Et af de store og vigtige Spørgsmaal, der bliver mere og mere brændende indenfor de ledende Søfartskredse i næsten alle Lande, er Spørgsmaalet om Tilgangen og Uddannelsen af en dygtig Sømandsstand, der kan bemane de store Handelsflaader, og hvis flinkeste og dygtigste Elementer kan arbejde sig op til at udfylde de Officers- og Førerstilling, som skal besættes. Saalænge Sejlskibene dominerede paa Havene, og Tiderne var gyldne for dem, regulerede dette Forhold sig uden Vanskelighed af sig selv. Sejlskibene, med det mere eventyrlige Skær, der stod om dem og deres tusindaarige Traditioner, ovede en uimodstaaelig Tiltrækning paa en stor Del af den opvoksende Ungdom, hvorfor det ikke manglede paa den fornødne Tilgang af raske Dreng, som lokkedes af Søens Eventyr, drømte om inden alt for mange Aar at faa Foden paa eget Dæk og længtes efter snarest muligt at faa en stor Del af den vide, vide Verden med alle dens vidunderlige Ting at se. Hver Havn i det hele Land havde sine dér hjemmehørende Skibe, der i Ny og Næ vendte tilbage fra de lange Rejser, bragte Bud fra den store Verden og vakte udelst Beundring hos Byens raske Dreng, der kendte hvert enkelt af dem, saasnart de saa dem under Opsejling. Mange af Drengene havde ældre Brødre eller Venner om Bord, som de med dyb Ærbødighed saa op til, og til hvis Beretninger om Rejsens Oplevelser de lyttede med et brændende Ønske om snart at naa den Alder, hvor man selv kunde være med.

Der var den Gang i Virkeligheden ogsaa større Chancer for en ubemidlet, men flink og stræbsom ung Mand for at arbejde sig op til at naa en Førers Stilling, da det store Antal af forholdsvis mindre Skibe jo krævede et meget større Antal Førere end nu, og der jo ogsaa kun behøvedes en mere beskedne Sum for at faa Part i et Skib eller maaske selv blive Ejer af et saadant. Saaledes saa det ud i de gyldne Sejlskibstider, men saaledes er det ikke mere. Siden Midten af forrige Aarhundrede har Forholdene i høj Grad forandret sig. Dampskibene, der først blev betragtet med stor Mistillid og en vis Foragt, har nu ganske faaet Overtaget over Sejlskibene og vokser i Tal og Størrelse for hvert Aar, der gaar, medens Sejlskibenes Tal hurtigt formindskes. Ganske vist haaber vi i en lang Aarrække endnu at kunne beholde vor typiske Stamme af velholdte danske Sejlskibe, men man kan ikke uden videre afvise den Tanke, at tilsidst vil man maaske kun se Sejlskibene beskæftiget i Kystfart og i Fiskeriets Tjeneste; det skulde da være, at den nu fremblomstrende Motorindustri vil kunne løse Spørgsmaalet om en billig og bekvem Hjælpemaskine for Sejlskibe, og saaledes maaske paany kan kalde disse længere frem paa Skuepladsen.

Med Sejlskibenes Aftagen og Formindskelsen af den Chance for at naa op til Selvstændighed, som de bod, synes det, som om Søen har tabt en Del af den dragende Magt, som den før ovede paa den opvoksende Ungdom, og den udmærkede Skole, som Sejlskibene udgjorde til Uddannelse af de vordende Sømand, er saaledes samtidig i stærk Tilbagegang. Der lyder nu overalt Klager fra Redere og Skibsførere over Vanskeligheden ved at faa de fornødne Folk til Skibene, og tillige ved at faa Folk, hvis sømandsmæssige Uddannelse gør dem vel skikket til at udfylde deres Plads om Bord. Disse Klager kan man høre herhjemme hos os, og de fremkommer i Udlandets

Søfartsblade, hvorfor Møder af Redere og andre Søfartsinteresserede afholdes baade her og der for at overveje, hvorledes dette mere og mere truende Onde kan afhjælpes.

I London har saaledes i disse Dage den tredje National-Konference angaaende Uddannelsen af Sømand været afholdt. Ved denne Lejlighed var der foruden et stort Antal fremragende Skibsredere mødt Repræsentanter for 90 Autoriteter og Foreninger fra London og hele Landet, deriblandt fra Trinity House, The Corporation of London, The Merchant Taylors' Company, The Metropolitan Asylums Board, The Chamber of Shipping, The Navy League Execution Committee, The Board of Education, Lloyds Register o. m. a.

I en Beretning om Bemandingsspørgsmaalet, som var udarbejdet i denne Anledning af Sir Norman Hill af Liverpool Steamship Owners' Association, oplystes det, at Englands Sejlskibsflaade i Løbet af de sidste 30 Aar var gaaet tilbage med 11.000 Skibe. Disse havde dannet den naturlige Skole for de unge Sømand, og deres Forsvinden har skabt det brændende Spørgsmaal om, hvorledes man nu skal skaffe de 4.000 Dreng, som aarligt behøves for at fyldestgøre Handelsflaadens Behov. Der er dem, som mener, at man lettest kom over Vanskelighederne, hvis alle Redere vilde være villige til at antage Dreng i deres Skibe, hvad nogle Redere gør. Sir Norman Hill er imidlertid af den Mening, at et moderne Dampskib er for kostbar og travl en Entreprise til at anvendes som Skoleskib for uøvede Dreng, som har eller tror at have Lyst til Søen. Han foretrækker, at Drengene uddannes i Skoleskibe eller i godt ledede Sømandsskoler. Paa mindre Sejlskibe kan en uøvet og udisciplineret Dreng straks gøre nogen Nytte, men paa en moderne Dampskib gaar der mange Maaneder, førend man kan have nogen Nytte af ham, og selv om en Reder paatager sig den Udgift at uddanne Dreng, saa har han ingen Sikkerhed for at beholde dem, til han kan faa fremtidig Nytte af dem.

Konferencen haabede at opnaa Bevillinger af Parlamentet, som Bidrag til de Redere, som vilde indrette sig paa at tage Dreng om Bord i deres Skibe, især i Sejlskibe, og til de nødvendige Sømandsskoler. Der udtaltes en dyb Beklagelse over, at de bedste Sejlskibe ikke længere sejlede under det engelske Flag, og fremhævedes, at England var det eneste Land i Verden, som ikke gjorde noget for at opmuntre Uddannelsen af Dreng for Søen. I Rusland støttede Regeringen tre Skoleskibe, i Belgien to, i Østerrig et, i Japan et, i Tyskland to, og Byen New York underholdt et Skib; hertil kunde være føjet, at Sverig og Norge hver har to à tre Skoleskibe og Danmark to, som nyder Statsunderstøttelse.

Ikke mindre brændende end i England er Spørgsmaalet om den fornødne Tilgang af ungt Mandskab til Handelsflaaden her hos os. Af indsendte Artikler fremgaar det, at Forhyringsagenterne ofte har Vanskelighed ved at skaffe det Mandskab, som forlanges af Skibsførerne, og at det hænder, at saa godt som uøvede Folk forhyres som Letmatroser med Sejlskibe. En af vore større Sejlskibsredere meddelte os fornylig, at medens tidligere næsten alle de nykonfirmerede Dreng paa hans Plads gik til Sos, saa meldte der sig nu kun et Par Dreng af hvert Konfirmationshold. Det blev derfor van-

skeligere og vanskeligere at skaffe de fornødne Folk til Skibene.

Under disse Forhold kan vi ikke andet end bringe et Par her i Bladet i den senere Tid fremkomne Artikler i Minde, nemlig en af Skibsreder H. A. Hansens af Thurø, i Nr. 66—67, og en anden af Fører af Skonnert «Elise», Kaptajn L. Andreasen, i Nr. 73. Disse Artikler fremhæver den Mangel, der nu for Tiden er paa Somænd af alle Grader, og paapeger det unaturlige i, at Skoleskibet »Georg Stage« hvert Aar henimod Slutningen af sit Togt, i England og Norge anbringer et stort Antal af sine 80 Elever i fremmede Skibe, saaledes at disse unge Somænd, der har faaet deres første Uddannelse for danske Penge og hidtil med ikke ringe Bidrag fra Statens Side, tildels maa antages at gaa tabt for den danske Handelsflaade. Naar Manglen paa unge Somænd er meget følelig herhjemme, saa maatte disse unge Elever sikkert kunne opnaa Hjere i vore egne Skibe, hvis de ikke blev alleveret i Udlandet, endogsaa førend deres Kursus er endt.

Spørgsmaalet om vor Handelsflaades Bemanding er jo af overordentlig stor Betydning, ikke alene for vore Rederier, men for vort hele Samfund, da vor Skibsfart hører til et af Landets bærende Erhverv. Man tør derfor sikkert vente, at Bestyrelsen for Stiftelsen »Georg Stages Minde« vil tage under velvillig Overvejelse, om den ikke nu under de forandrede Forhold kan yde sit gode Bidrag til Løsningen af dette Spørgsmaal ved fortrinsvis at søge »Georg Stage«s flinke Elever anbragt i danske Skibe. Naar Tilgangen af unge Mennesker til Sølivet i de senere Aar er gaaet saa meget tilbage, kan det vel ogsaa tænkes, at Grunden dertil til Dels er den, at Chancerne for at opnaa en attraaerlig Stilling har været bedre paa Landjorden. Søfarten har jo desværre i en lang Række af Aar arbejdet under saa haardt et Tryk, at det har været umuligt for Rederne at gøre ret meget for at forbedre deres Undergivnes Kaar, men nu, da Tiderne er blevet gunstige for Søfarten, maa det haabes, at Skibsrederne vil gaa videre paa den Vej, de allerede har betraadt, nemlig ogsaa at lade deres Undergivne nyde godt af de bedre Tider, saa Sølivet igen, om end under andre Former, kan blive lige saa tiltrækkende for flinke, unge Mennesker, der ønsker at komme frem i Verden, som andre Livsstillinger. Hvad der gøres nu i den Retning, vil sikkert bidrage til at skaffe Tilgang til Somandsstanden og til at holde Fragterne oppe paa et passende Niveau, og saaledes komme til at bære Renter i det lange Løb.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler:

Ud- og Afmonstring for det nedlagte Rodby Toldsted. Ministeriet for Handel og Søfart har meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at der under 10. September d. A. gennem Justitsministeriet er udfærdiget Bekendtgørelse om, at Forretninger vedrørende de Søfarendes Ud- og Afmonstring for det nedlagte Rodby Toldsted, som i Følge bemeldte Ministeriums Bekendtgørelse Nr. 27 af 22. Februar 1907 hidtil har været henlagt til Toldforvalteren for Bandholm—Maribo Distrikt, fremtidig henlægges til den tilsynsførende Toldtjenestemand ved Rodby Havn.

Passagen gennem Dardanellerne. I Følge officiel Meddelelse til det kgl. svenske Gesandtskab i Konstantinopel tillader den tyrkiske Regering Passage gennem Bosporus og Dardanellerstrædet for fremmede neutrale Skibe, der udfører Artikler stammende fra de russiske og rumænske Havne ved det Sorte Hav og henhørende under de af Regeringen som Krigskontrebande betragtede Artikler, mod Forevisning af en af det tyrkiske Konsulat legaliseret Attest fra det Konsulat, hvorunder vedkommende Skib hører, om at de paagældende Artikler ikke er bestemt til Bulgarien, Serbien, Grækenland og Montenegro eller til disse Staters Krigsmagt.

Balkan krigen. Den græske Regering har den 22. f. M. bekendtgjort følgende Lovbestemmelser vedrørende Handelsskibes Overførelse i Krigstid under neutral Flag.

Et fjendtligt Skibs Ombytning af sit eget Flag mod en neutral Stals Flag er ugyldig, naar den sker efter Fjendtlighedernes Begyndelse med mindre det bevises, at Ombytningen ikke har fundet Sted for at undgaa de af Skibets Egenskaber som fjendtligt flydende følger:

Bevis for absolut Ugyldighed foreligger:

1) naar Ombytningen har fundet Sted under Skibets Rejse eller under dets Ophold i en blokeret Havn:

2) hvis Tilbagekørsretten er forbeholdt;

3) hvis de i vedkommende Land gældende Regler for Retten til at føre Landets Flag ikke er blevet iagttaget.

Det forbydes græske Skibe under Krigen uden Marineministeriets Tilladelse at ombytte deres Flag mod en neutral Stals.

Overtrædelse af denne Bestemmelse medfører Fængselsstraf i indtil 6 Maanedre.

Nærværende Lovs Ikrafttræden regnes fra dens Offentliggørelse i det officielle Blad.

Vi har modtaget følgende:

Om Brugen af Støvsugeapparater i Dampskibe. Brugen af Støvsugeapparater bliver jo mere og mere almindelig til Rengøring af Jernbanevaggoner, Sovevogne, Banegaarde, Restaurationer m. m., idet man har indset, at Publikum har Krav paa, at der gøres det mest mulige for at skaane det for den Sundhedsfare, Støvet skjuler i sig navnlig paa saadanne Steder, hvor en stadig vekslende Menneskestrøm bringer Støvmængder med sig, som kan være opfyldt af Sygdomskim.

Der er utvivlsomt langt igen, inden der i denne Henseende naas nogenlunde tilfredsstillende Tilstande paa Landjorden, men Begyndelsen er dog gjort. Om Bord paa Skibene gøres der imidlertid mindre i denne Retning, og dog er det ligesaa nødvendigt, at der støvsuges i en Passagerdamper som i en Jernbanevogn. Ganske vist »støver« det ikke til Søs, men Passagerstrømmen skifter dog uophørlig og bringer Smuds med sig fra Landjorden, og baade naar Skibet ligger i Havn, og navnlig naar det tager Kul ind, er det uundgaaeligt, at der falder Støv overalt, hvorfor omhyggelige Udrensninger med Støvsuger, som jo i Virkeligheden er det eneste radikale Hjælpemiddel hertil, vil kunne anbefales.

Ganske særligt vilde dette være nødvendigt ved Færger og saadanne Passagerskibe, hvor der ofte paa Grund af Plandsmangel maa indrettes Sovepladser i Salonerne, hvor Rengøringen og Udluftningen efter Køjernes Fjernelse, efter den gamle Metode kun kan blive meget overfladisk. Aldeles uundværlig maa den transportable Støvsuger ogsaa være i Skibe, som er mange Dage undervejs, og i hvilke en grundig Rengøring under Sejladsen vanskelig kan udføres efter de gammeldags Metoder.

Der eksisterer jo nu fikse, velbyggede, transportable støvsugeapparater af dansk Fabrikat, som har vist sig at være saa formaalstjenlige, at Statsbanerne og mange andre offentlige Institutioner har anskaffet disse, og de maa antagelig ogsaa uden Vanskelighed kunne indrettes saaledes, at de kan drives fra det elektriske Lysnæt i Skibene.

Netop fordi disse Apparater er saa lette at transportere og virker saa grundigt vilde de sikkert være særlig anvendelige i Skibenes ofte smaa Rum og snævre Korridorer.

X.

Tillæg til Danske Søfartslove i Ud- drag, anden Udgave. Paa C. E. C. Gads Forlag, Kjøbenhavn, er udkommet Tillæg til Danske Søfartslove i Ud- drag, anden Udgave, af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen Bildsøe, afsluttet den 4. Oktober 1912. Tillæget indeholder bl. a. Reglement for Mandskabets Opholdsrum, Radiotelegrafstationer, Tillæg til Strandingsloven, Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelibe, Lov om Tilsyn med Sejlskibe, Lov om Forandringer i Reglerne om Sø- og Hændelsesretten i Kjøbenhavn, Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m., Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister, Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse, Lov om Sofolks Adgang til Deltagelse i Rigsdagsvalg, Forskrifter for Skibes Forsyning med Lægemidler, Lov om Bogføring, Lov om Ændring i Lov om Lodsvæsnæt samt en Række Bekendtgørelser og Anordninger vedrørende de nævnte Love m. m.

Nautisk Almanak, Paa C. E. C. Gads Forlag, Kjøbenhavn, er udkommet Nautisk Almanak for Aaret 1913, beregnet og udgivet af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen Bildsøe. 23. Aargang.

Havnendvidelse. Paris, den 25. Oktober. Byraadet i La Rochelle har vedtaget at yde et Bidrag paa 11.400.000 Francs til Udvidelse af Havnen i La Pallice—La Rochelle. Ministeriet for offentlige Arbejder vil bidrage lige saa meget.

(Ritz. Bur.)

Udvidelse af Norre-Sundby Havn. Norre-Sundby, den 31. Oktober. Norre-Sundby Byraad vedtog den 30. f. M. at udvide Havnen med 250 Meter løbende Bølværk og anlag en Plan til Udvidelsen, udarbejdet af Ingeniør Andersen, Aalborg. Udgifterne anslaaes til c. 1/2 Mill. Kr. Havnendvidelsen er grundet paa en foreslaet Udvidelse af Cementfabriken »Limfjorden« og Anlæg af en Svovlsyrefabrik.

(Ritz. Bur.)

\* Afmærket Vrag. Vraget af Galeasen »Geertie«, der er sunket c. 3000 m NV. for NØ.-Pynten af Livo, er afmærket med en Vragvager, der er udlagt tæt ved Vragets Sydside. Vraget vil desuden indtil videre blive afmærket om Natten med et Fartøj, der fører de for Mærkeskibe ved Vrag reglementerede Lanterner.

Nyt Dampskib. Ronne, den 6. November. Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har hos Burmeister & Wain bestilt et nyt Skib for en Byggesum af 660.000 Kr. Det ny Skib vil i Hovedtrækkene blive udstyret som Selskabets største og smukke Passagerskib »Ørnen«, dog

vil det blive noget større. Det skal være færdig inden 15. April 1914.

(»Ritz. Bur.«)

Sejladsen paa St. Petersborg. Generalkonsulatet i St. Petersborg har den 7. ds. telegraferet til Udenrigsministeriet, at der er stærk Isgang paa Nawa, at det er 4<sup>o</sup> Frost, og at Navigationen ventes sluttet om 8 Dage.

Krigskontrabande. Den græske Regering har til den tidligere offentliggjorte Fortegnelse over de som absolut Krigskontrabande betragtede Artikler føjet Smørestoffer til Maskinbrug.

Hurtig Ekspedition i Emden. Dampskibet »Jens Bang« af Aalborg ankom til Emden Onsdag den 6te November om Aftenen med en Ladning Hvede og Rug fra Riga, ialt 1.900 Tons fordelt i 4 forskellige Partier. Losningen begyndte den følgende Dags Morgen, og allerede samme Dags Aften var Skibet udloset og afgangsklart. Hele Lasten blev løst paa kun 12 Arbejdstimer. Dette maa vel anses som en Rekord med Hensyn til Ekspedition.

Skibet var konsigneret til Firmaet Schulte & Bruns.

Overtagelse af Dampskibe. De Dampskibsselskabet Steam i sin Tid tilhørende fem Dampskibe: »Taarnholm«, »Hjortholm«, »Svanholm«, »Egholm« og »Katholm«, som efter at være overgaaet til Dampskibsselskabet Coda'n's Ledelse har givet tilfredsstillende Resultat, vil efter en den 12. ds. truffet Ordning efter Afslutningen af indeværende Regnskabsaar overgaa til Firmaet L. H. Carl.

Direktør Schaldemose vil ogsaa fremtidig blive knyttet til Virksomheden.

Vi har modtaget følgende:

»Højdemetodens«. Efter at have læst *Dansk Søfartstidendes* Bemærkninger til min sidste Artikel tror jeg at forstaa, at Uoverensstemmelsen mellem os er rent formel. Med min Artikel havde jeg nemlig kun til Hensigt at protestere mod at man i Følge Forordet, hvor kun dd' og dh'g er omtalt, maatte forvente Tangivet for hvert fjerde Sekund.

Svendborg, den 11. November 1912.

M. Arnvig.

Rettelse. Hr. Navigationslærer Arnvig i Svendborg gør os opmærksom paa, at der i Skemaet om Navigationslærerlønninger, som var optaget i vort sidste Nummer, er indløbet den Fejl, at yngste Lonklasse i Norge er 3.300—3.900 Kr., og ikke som anført 3.600—3.900 Kr.

Vrag. Marineamt i Berlin meddeler Marineministeriet, at et tremastet Sejlskib er set drivende paa 57<sup>o</sup> 16' N. Br. og 20<sup>o</sup> 14' Ø. Lgd.

Marineministeriet meddeler, at Føreren af Dampskibet »Grelthe Hugo Stinnes 8« den 7. ds. har observeret en Vragmast paa 57<sup>o</sup> 7' N. Br. og 8<sup>o</sup> 11' Ø. Lgd. Mastetoppen, der rager c. 1 m over Vandet, synes at være fast i et Vrag. Undersøgelse vil blive iværksat.



Sunket dansk Skib. I Folge et til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Lissabon indløbet Telegram er dansk tremastet Skonnert »Smart« af Marstal den 11. ds. løbet i Sænk af en portugisisk Trawler. Hele Besætningen reddedes og landsattes i Lissabon.

## Bekendtgørelse

om

Ændringer i Justitsministeriets Bekendtgørelse om nærmere Regler for de i regelmæssig Fart gaende Dampskibe, Orlogsskibe, Lodsbaade, Bugserdampskibe samt Fiskerbaade og mindre Fartøjer, som komme fra Nabolandene, med Hensyn til at opnaa Tilladelse til Samkvem med Land, af 1ste Juni 1911.

Justitsministeriets Bekendtgørelse om nærmere Regler for de i regelmæssig Fart gaende Dampskibe, Orlogsskibe, Lodsbaade, Bugserdampskibe samt Fiskerbaade og mindre Fartøjer, som komme fra Nabolandene, med Hensyn til at opnaa Tilladelse til Samkvem med Land, af 1ste Juni 1911 ændres saaledes:

Den i Bekendtgørelsens § 1 omhandlede Erklæring skal være af følgende Indhold:

### Skema A til Fartøjers Anmeldelse til Sundhedsmyndighederne.

Undertegnede Forer af.....  
der er hjemmehørende i.....  
kommer fra.....  
og paa Rejsen har anløbet.....  
erklærer herved paa Tro og Love, at der ikke om Bord i mit Fartøj findes:

1. Personer, der ere syge under saadanne Omstændigheder, at det kan formodes, at det er smitsom Sygdom, de lide af.
2. Personer, som vides paa anden Maade at kunne udbrede alvorlig Smitte, eller
3. Lig af Personer, som formodes at være dode af smitsomme Sygdomme.

samt at der ikke er konstateret nogen usædvanlig Dødelighed blandt Fartøjets Gnavere\*).

§ 5 i den nævnte Bekendtgørelse affattes saaledes:

Lods- og Bugserfartøjer ere, for saa vidt de ikke medføre Passagerer, indtil videre fritagne for at erhverve Samkvemspas i Overensstemmelse med Lov af 12te April 1911 § 6.

Det samme gælder om Fiskerbaade og Fartøjer under 12 Netto Tons, som komme fra Norge, Sverrig eller Tyskland.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1ste Oktober d. A.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Justitsministeriet, den 20de August 1912.

**Bülow.**

Brask,  
fg. Fm.

## „Kend Dit Skib“.

Fra Professor C. Hansen har vi yderligere modtaget følgende:

Man sætte Ølse for, man sætte Ølse bag,  
Polen beholder dog sin Smag.

Kaptajn Lagesen i Nr. 77 af  
»Dansk Søfartstidendes«.

Hr. Kaptajn Lagesen har i Dansk Søfartstidende Nr. 77 taget til Genmæle mod min Anmeldelse af hans

\*) Hvis der er konstateret usædvanlig Dødelighed blandt Fartøjets Gnavere, overstreges de med Kursiv trykte Ord.

Bog. Med Fare for at trætte Læserne med denne Sag beder jeg om Plads for et Par Bemærkninger, som for mit Vedkommende skal danne Afslutningen paa den rejste Diskussion.

Kaptajnen kan ikke indse, at der er nogen Forskel paa Udtrykkene »Kraft« og »Svingkraft«. Ja, at en Mand som Kaptajnen, der har ovenstaaende Citat til Motto for sin literære Produktion, ikke kender Forskellen, er forstaaeligt; men Hr. Lagesen kan være overbevist om, at alle yngre Læsere (med Undtagelse af Hr. v. Rosen) meget godt ved, at det lille »Sving« foran Ordet »Kraft« giver Polsen en ganske anden Smag end før; thi en Svingkraft kan nemlig krænge Skibet uden at forandre Størrelsen af dets Deplacement, hvilket en enkelt Kraft ikke kan.

Ligesom Hr. v. Rosen citerer Kaptajnen Metacenter-Definitionen fra min Bog. Ingen af de to Herrer vilde anvende den Definition i en Bog som »Kend Dit Skib«. Kan det mon ikke trøste dem, naar jeg tilføjer: »Det vilde jeg heller ikke;« thi denne Definition passer for de Læsere, som min Bog er bestemt for, men ikke for Størstedelen af »Kend Dit Skib«s Læsere\*). Hvad jeg derfor i min Anmeldelse har anket over vedrørende Metacentret, er i Hovedsagen følgende:

Side 114, 12 L. fra o. defineres det tværskibs Metacentrum som Skæringspunktet mellem Opdriftslinier for meget smaa Krængninger.

Side 116, 2.—6. L. fra o. forklares, at et Skib, hvis Metacentrum ligger lavere end Skibets Tyngdepunkt, kan faa en positiv Metacenterhøjde ved en større Krængning.

Disse to Forklaringer er i absolut Modstrid med hinanden.

Desværre tvivler jeg om, at Kaptajnen ved Læsningen af ovenstaaende kan indse sin Fejl; thi det samme skrev jeg jo endnu mere udførligt i min Anmeldelse, og han vilde vel næppe have svaret, hvis han havde forstaaet min Kritik. Nu er det imidlertid saa heldigt, at han i sit »Genmæle« giver mig Lejlighed til at vise ham, at hvad han mener at have udtrykt klart, da han skrev det ned, kan han ikke forstaa ret meget af, naar han faar det at se nogen Tid efter. Kaptajnen skriver nemlig ordret følgende:

»Forklaringen, jeg har givet over »rettende og krængende Stabilitetsmoment« og Ligevægtsbelingelser, forekommer mig at falde saa nær sammen med det fra Professorens Bog citerede, at vi i dette Stykke burde være enige, kun synes Professoren at begynde, hvor jeg ender, og omvendt.«

Her har vi netop en fortrinlig Prøve paa »Ølse-Pølse« Sproget; thi hvorledes kan de to Stykker falde sammen, naar det ene begynder, hvor det andet ender, og omvendt. Netop gennem denne Slags Sprogblomster, hvoraf »Kend Dit Skib« vrimer, dokumenterer Kaptajnen sin svigtende Evne til at vejlede sine Standsfæller paa et saa vanskeligt Omraade som Skibsbygningsteorien. At en Mand som Hr. Overingeniør Munck finder min Kritik for voldsom, ligger netop i, at han vanskeligt opdager saadanne Fejl; thi han læser Bogen flygtigt igennem, fordi han i Forvejen kender alle dens Resultater, hvorimod den Læser, der skal have Belæring af Bogen, lige saa hyppigt kommer til et falsk som til et rigtigt Resultat. At dette netop har været Tilfældet ved Kaptajn Kusk Jensens Misforstaaelser af Metacenterhøjden, vil det være mig let at vise.

I »Kend Dit Skib« staar ordret følgende Sætninger: »Ordet Metacenterhøjde har herhjemme vundet Hævd som Betegnelse for det engelske Udtryk »metacentric height«; »height of metacenter« betegner i engelske Skrifter Metacentrets Højde over Kølen.«

Kaptajn Kusk Jensen har selvfølgelig ligesom salig

\*) Overhovedet er det mindre smukt af de to Herrer, at de stadig søger tilbage til Definitionerne i min Bog, skønt de begge erkender, at de to Bøger skal ses under forskellige Synsvinkler.

Wessel parodieret Kaptajn Lagesens Motto; følgelig er han gaaet ud fra, at enten man sætter Metacenteret for eller bag, beholder Metacenterhøjden dog sin Smag (hvilket iøvrigt ogsaa er sproglig korrekt), altsaa skal Metacenterhøjden afsættes fra Kølen; thi saaledes gør man i engelske Skrifter, og Englænderne har altid Ret, i hvert Fald efter mange Danskes Mening.

Kaptajn Lagesen insinuerer i sit Genmæle, at jeg er løbet vild i de to ovennævnte engelske Udtryk, hvorfor det sagtens kan undskyldes, at Kaptajn Kusk Jensen ogsaa har taget fejl. Ja, vi Mennesker er besynderlige; det forekommer nemlig mig, at Kaptajn Lagesen hellere burde se at finde en Undskyldning for sig selv, da det dog er ham, der har skrevet det Stykke, hvori der er saa gode Muligheder for Fejltagelser.

Til Slutning bebrejder Kaptajn Lagesen mig, at jeg ikke har henledet Opmærksomheden paa den Sandhed, at man kan begaa betydelige Fejl ved Bestemmelsen af den langskibs Metacenterhøjde, og dog komme til brugbare Resultater, naar Opgaven gaar ud paa at bestemme et Skibs Styrlastighedsforandringer. Jeg bekender mig skyldig i denne Fejl; det er nemlig ikke et Øjeblik faldet mig ind, at dette var en Forfatters, Oversætters eller Anmelders Opgave. Derimod har jeg gjort opmærksom paa, at hvis man ved Beregningen af den tværskibs Metacenterhøjde begaar den samme Fejl som Kaptajn Kusk Jensen, vilde man komme til Resultatet: »Negativ Metacenterhøjde«, hvilket vel nok vilde være i Stand til at forstyrre vedkommende Skibsførers Nattero, de har dog vist ikke alle det samme Motto som Kaptajn Lagesen, der henregner saadanne Fejltagelser til »Finesser, der maaske fordres iagttagne ved et Eksamensbord, men som ingen Betydning har i det daglige Liv.«

C. Hansen.

## Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er Fragterne fra Sortehavet og Azow faldet yderligere og tilmed i ret betydelig Grad, men dette var jo kun, hvad man kunde vente, efter at Raterne saa pludseligt steg til ganske abnorme Højder i Midten af forrige Maaned. Den Risiko, som er ved at gaa op i Sortehavet, synes ikke at være stor, og dette i Forbindelse med den svagere Tendens paa Kornmarkedet og det mindre Begær efter Tonnage som Følge af, at Sæsonen i Azow er lige paa Slutningen, er Aarsag til Nedgangen, men da Fragterne nu er kommet tilbage til et mere normalt Niveau, er der paa den anden Side Udsigt til mere Forretning fra de Havne, som ikke generes af Isvanskeligheder. Som Følge af Tilbagegangen fra Sortehavet etc., har Fragterne fra Indien ogsaa givet noget efter, men de er dog stadig særdeles lønnende. Ogsaa La Plata ligger lidt flovere end for en Uge siden, hvorimod der fra U. S. er en meget stor Efterspørgsel for November- og December-Dampere. Navnlige har Befragterne af Tonnage for Bomuld ligefrem været i Forlegenhed for at dække sig, og høje som Raterne var i Forvejen, er de stegte yderligere i Ugens Løb. Til Le Havre betales f. Eks. op til 78/9 for en rummelig Baad fra Golfen, 75/ til Liverpool eller Bremen. For Korn og andre Varer er Raterne paa det nærmeste uforandrede, i hvert Fald ikke lavere. En Række Baade fandt ogsaa særdeles profitabel Beskæftigelse paa Timecharter. Fra Middelhavet er Laster rigelige, og Kulfragterne nedefter er overordentlig faste ved et meget stort Begær. Ogsaa til Østersøen er Kulfragterne faste og gennemgaaende lidt højere end forrige Uge, hvorimod Returfragterne ligger lavere som Følge af det ringe Antal Ladninger, der nu findes. Der sluttedes i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Østen. Ris Saigon/Frankrig (én Havn) 39/3, Majs 40/3 pr. December—Januar. Palmekærner fra Madras-Kysten til Marseille 37/6, Option Dellast uskallede 62/6 à 63/ pr. Januar. Erts Bombay/Garston 27/ (5,800 Tons Baad, med 700—700 Tons daglig Lastning og Losning), Marmagoa/Barrow 28/ (7,500). Kalkutta/Hamburg Lumpsum Basis 34/3 Jute. Fra Kurrachee 21/6 U. K. eller Kontinentet »nett terms«, alm. Skala.

Sortehavet etc. Kherson, Odessa, Nikolajeff eller Theodosia c. 15/ London eller Rotterdam, 15/3 Antwerpen, Emden eller Weseren, 15/6 Hamburg. Fra Sulin belattes noget lignende, og endvidere sluttedes der til Fres. 19 Marseille og St. Louis du Rhone (7,000), 17/ Oporto (3,300). Erts fra Poti 17/9 Antwerpen eller Rotterdam, 21/ Filadelfia eller Baltimore.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria/Hull 14/ à 14/6, London 14/6, Hamburg 14/6 à 15/. Esparto fra Nordafrika eller Sydspanien c. 18/ til Firth of Forth. Erts 10/6 La Goulette/Tyne eller Middlesbro, 8/ Karthagen/Glasgow, 9/ Emden, 8/ à 8/6 Hornillo/Middlesbro. Fra Bilbao 7/3 Glasgow, 7/ Rotterdam, 8/1½ Dunkerque.

Nordamerika. »Northern range« til udsøgt Havn 3/ Rotterdam pr. Qr. Havre, 3/7½ Dunkerque, tungt Korn 4/ udsøgt Havn, 5/9 à 5/10½ to Havne Algier/ Tunis, 4/6 Kjøbenhavn. Bomuld Savannah 58/9 Liverpool eller Bremen, 61/3 à 62/6 Barcelona fra Golfen 72/6 à 75/ Liverpool eller Bremen, 75/ à 78/9 Le Havre. Paa Netto Charter fra Golfen 23/6 à 24/ udsøgt Havn, 24/6 Hamburg, Danmark 25/, Basis én Lossehavn. Tømmer fra Golfen 190/ Buenos Aires (1,200), 145/ Holland og Liverpool (1,100). Timecharter, store Baade for enkelte Rejser U. S. Rundrejse, 7/3 à 7/9 Dødvægl, Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen 24/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. 15. December—15. Februar.

Østersøen. Petersborg maa nu betragtes som færdig for i Aar. Fra Riga c. 32/ D. B. til Østkysten, Fres. 34—35 Antwerpen eller Ghent, 40—41 Rouen. Hør Fres. 24 Ghent, 25 Dunkerque. Fra Libau eller Windau 1/1½ Havrebasis Rotterdam, 1/3¾ Antwerpen eller Emden, 1/4½ Dunkerque, 1/6 Rouen. Windau/Ghent Fres. 35 D. B. (600). Königsberg noterer 1/1½ Hvedebasis til Rotterdam.

Kulfragter. Fra Firth of Forth 7/3 Libau (1,500), 7/3 Lübeck (2,000), 7/3 god dansk Havn (1,200—1,300). 7/6 Vejle (900). 13/10½ à 14/ Genua, 14/3 Nizza (1,900). Fra Tynen eller Blyth 13/ Oporto (1,000), 10/3 Gibraltar (2,000), 11/3 Oran (2,300), 11/3 Algier (2,800), 13/6 à 13/7½ Genua, 15/6 Venedig (4,000), 14/6 Aleksandria (2,400), 13/ Port Said, 12/3 Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport 8/6 Kjøbenhavn (1,800—2,300), 9/3 à 9/9 Lissabon, 13/6 Barcelona, Fres. 13¾ à 14 Algier, 15 Marseille (6,800), 13/9 Genua, 14/6 Taranto (2,500), 15/9 Venedig, 11/9 Malta (2,000), 13/3 Port Said, 16/ à 16/6 Colombo. 16/6 Singapore, 11/9 Las Palmas, 12/ Kap Verde. 23/3 à 23/6 Rio Janeiro, 23/6 River Plate.

(Skrevet d. 12. November 1912.)

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene, paa Grund af det mere indskrænkede Fartomraade, vigende, uden at der dog er Mangel paa Fragter, men Fragttilbudene er lavere, og mange Forsøg paa Salg af Trælaster mislykkes.

Tyskland har endnu enkelte Kornlaster samt nogle Trælaster. Danmark har i Ugen optaget nogle Sejlere for Korn og Kartofler, som kan gentages for specielle Størrelser til uforandrede Rater. Vestsverig og Østnorge ligger uforandret med Brug for flere Sejlere for Træ, Is og Feldspath.

Returfragter Vest fra samt Mellenrigsfart er fremdeles uforandret med Laster nok for den fragtløse Tonnage.

af Kul, Clay og enkelte Foderstofflaster. Kulfragterne til danske Havne betales med 10 à 11 £ pr. Keel, Østnorge 9 à 10 £, franske Kanalhavne 8/6 à 10/ pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland i afgivte Uge været meget flov og haft Mangel paa Kornladninger fra næsten alle Pladser. Nogen snarlig Forandring til det bedre kan just ikke ses, dog er de faa i Markedet fremkommende Ladninger gennemgaaende sluttet til uforandrede Rater. — Sverige og Norge er fuldstændig uforandret siden sidste Beretning med tilstrækkelig Udbud af Sten, Feldspath samt enkelte Trælaster. Sundhavnene har enkelte Lervarelaste til Flensborg, Aalborg og Aarhus. — Hvad Danmark angaar, har Provinserne ikke overdrevent meget ud over Sukker til Kjøbenhavn samt Cement fra Mariager, hvorfra der søges meget presserende Tonnage til højere Rater. Kjøbenhavn har for løse Oljekager sluttet til Randers, Rødby 20 Øre, Vejle 14 Øre, Svendborg 13 Øre, Karlskrona 3½ Kr. samt for Hvede til Aalborg 15 Øre.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Rederiet Svendsen & Christensen, her, har købt en engelsk Dampet «Olympic», der maaler 2,217 Brutto Reg.-tons og 1,399 Netto Reg.-tons. Skibet, der tidligere ejedes af W. H. Cockerline & Co., Hull, er bygget i West Hartlepool i 1903 af Irvine Shipbuilding and Dry Dock Co., Ltd. Skibet har nu faaet Navnet «H. Pontoppidan» og afgik den 5. ds. under dansk Flag fra Ymuiden til Graugemouth. Købesummen skal i følge «Shipp. Gaz.» være c. 24,000 £. Et Søsterskib til «Olympic» nemlig «Oceanic» solgtes for 5 Aar siden for 23,500 £.

## Havarier og Forlis.

Baldur, Dpsk., kom den 6. ds., da den med Assistance af Skibet «Læsø» svajede ud for Kvæsthusbroen i kollision med Dpsk. «Følster», der var for Indgaaende til Broen. Kollisionen, der skete ved, at «Baldur»s Skibetrosse knækkede, forårsagede «Følster» svar Skade, saa den straks maatte gaa til Reparation i Flydedokken. «Baldur» fortsatte Rejsen.

Fædres Minde, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Samsø til Hull med Byg indløbet til Kristianssand med ukiare Pumper. Forsat Rejsen efter Reparation.

Haabet, Galease af Aarhus, er indkommet til Aarhus med knækket Klyverbom.

Wilhelmine, Galease af Hamburg, kom den 7. ds. paa Rejsen fra Harburg til Aalborg med en Ladning Oljekager paa Grund ved Indsejlingen til Limfjorden. «Plucky» assisterede Skibet flot.

Geertje, Galease af Groningen, er den 5. ds. paa Rejsen fra Lemvig til Aalborg for der at indtage en Ladning Svovkis bestemt til Hamburg kængret og sunket i Livo Bredning. Kaptajnens Hustru og 5 Aars Barn druknede.

Johann, Skonnert af Westerhauderfehn, er paa Rejsen fra Helsingborg til Lübeck med en Ladning Sten grundstødt paa Albu-triller. Flot med Assistance og fortsat Rejsen.

Union, engelsk Dpsk., kom den 7. ds. gentagne Gange paa Grund ved Indsejlingen til Limfjorden i Taage. Skibet kom selv af uden Assistance.

Dugvan, 2/m. Cutter af Trangisvaag, har paa Rejsen hjem til Færoerne i Storm faaet den ene Mast knækket i Jammerbugten. Dugvan returnerede hertil for Reparation.

Freak, Galease af Laurvig, kom for Indgaaende til Frederikshavn den 5. ds. med Trælast 2 Gange paa Grund, sidste Gang saa haardt, at Svitzers «Expres» maatte assistere Skibet flot og ind til Frederikshavn. «Freak» er læk.

Cito, Dpsk. af Esbjerg, er ankommet til Hamburg fra Almeria. Skibet har haft meget haardt Vejr paa Rejsen, en Del af Dækslasten er skyllet over Bord, og Skibet har lidt forskellige oven Bords Skader.

Kodan, 3/m. Skonnert af Marstal, er ankommet til Antwerpen fra Colon efter en haard Rejse. En Dæksbjælke i Agterrummet er knust.

Crusador, engelsk Trawldampskib af Hull, er strandet ved Onundarfjord. Svitzers «Geir» assisterer.

Mary, Dpsk. af Malmö, kom den 7. ds. paa Rejsen fra Kroudstadt til Fécamp med Trælast paa Grund paa Middelgrunden. Svitzers assisterede Skibet flot, og Rejsen er fortsat.

Edmond Gustave, Dpsk. af Marseille, er den 8. ds. paa Rejsen til Stettin med en Ladning Kunstgødning strandet i Taage ud for Fjaltring. Svitzers assisterer. Mandskabet er sat i Land af Tuskjær Redningsbaad.

Vera, 3/m. Skonnert af Marstal, kom den 7. ds. paa Grund paa Naveren ud for Grenaa. Bjergningsdampskibet «Helsingør» bragte «Vera» flot og ind til Vejle.

Marie, Skonnert af Hamburg, er paa Rejsen til Kjøbenhavn med en Ladning Havre grundstødt paa Østsiden af Als. Skibet har Assistance.

Urda, Skonnert af Svendborg, er udfør Skagen blevet paa sejlet af Trawleren «Island» og er sunket. Besætningen er reddet.

Alide, Skonnert, kom den 10. ds. paa Rejsen fra Lømvig til Aalborg i Taage paa Grund udfør Logstor. Flot med Assistance af Fiskere.

## Fra Sø og Land.

Druknet Somand. I følge en fra den kgl. Konsul i Havre modtaget Indberetning er en i Kjøbenhavn den 22. Februar 1889 født Somand Karl Jansen den 10. Maj d. A. fundet drukket i Seine ved Rouen. I følge en paa den Afdøde funden Afregningsbog var han i Maj 1911 forhyret med norsk Bark «Loftus». Afdøde har intet efterladt.

Transport af en Flydedok over Atlanterhavet. En ny Flydedok bygget til Montreal har haft en besværlig Rejse over Atlanterhavet skriver «Shipp. Gaz.». Fem Gange sled Dokken sig løs, og Skibebeholdene havde et uhyre og meget farligt Arbejde med atter at opnaa Forbindelse med den. Sidste Gang, den sled sig løs, var paa selve St. Lawrence Bugten, da et Uvejr forårsagede, at alle Trosser sprængtes, og kun ved en pludselig Ændring i Vindretningen lykkedes det at redde Dokken. Skibebeholdene havde paa taget sig Skæbningen for en Sum af £ 12,000.



**Engelsk.** ————— **C. H. Funch,**  
 Kongelig edsvoren Translatør og Tolk,  
 Britishk Vice-Consul.  
 Toldbodvej 28, 1. Sal,  
 træffes 10-1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.

## Skibsefterretninger Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, afg. Tunis 11./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 2./11. — Algarve, Borries, ank. Skellefteå 9./11. — Anglo Dane, Papé, afg. Trondhjem 12./11. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. Petersborg 12./11. — Antwerpen, Madsen, pass. Algier 10./11. — Arkansas, Petersen, ank. her 4./11. — Arno, Fischer, afg. Denia 12./11. — Aurora, Gommesen, afg. Messina 12./11. — Baron Stjernblad, Sorensen, afg. Antwerpen 10./11. — Beira, Lunge, ank. Nizza 7./11. — Bergenhuis, Meyer, ank. her 9./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 9./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 11./11. — Christian IX, Holm, ank. her 11./11. — Christianssand, Andresen, ank. Stettin 13./11. — Dagmar, Bogvad, ank. Petersborg 6./11. — Esbjerg, Strufve, ank. her 12./11. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 1./11. — Garonne, Kromann, afg. herfra 12./11. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 12./11. — Hengest, Munck, afg. herfra 12./11. — Hjelm,  
 (Fortsættes Side 621.)

# Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiiv:

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjeøjle af 5 Meter. Højder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabollængder (Kb) eller Meter (m) Retningerne er retvisende, og de, der angaaer Fyr, er angivet fra disse.

## Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2689.** Tillægshestemønstre for Lodserier. Danmark. For Kjøbenhavn og Dragør Lodserier er der tilføjet følgende Bestemmelser vedrørende Lodsningen: »Lodserne er herretigede til at lodse til Svinbådan de S. fra kommende Skibe, der ikke ønsker Lodsvejledning videre. Ønsker derimod Skibe Lodsvejledning forbi Svinbådan, skal der finde Lodsstiftning Sted ved Høisingør.« (Danske Lods, Side 28, 295 og 305. Havne-Lods, Side 25 og 82.)

**2690.** Vrag. Høstholm V. Nordøen. Foreren af Damperen »Grothe Hugo Stinnes 8« rapporterer, at han den 7de ds. har observeret en Vragmast paa 57° 07' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd. Mastetoppen, der rager c. 1 m over Vandet, synes at være fast i et Vrag. Vraget vil blive eftersøgt.

**2691.** Dybde over Vrag. Hirsø NØ. Skagerrak. Vraget af Tjalken ligger i 21 m Vand paa 57° 41' (58") N. Br. 10° 15' (15") Ø. Lgd. Mindste Dybde over Vraget er 15 m. (Kort Nr. 179, 180, 211, 236 og 246). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2680. Kjøbenhavn 1912.)

**2692.** Fyr forandres. Gjørild. Kattegat. Den 27de November 1912 forandres Gjørild hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der viser Fire-Blink hver 20 Sek., Blink c. 1 1/2 Sek., Mørke c. 2 Sek., Blink c. 1 1/2 Sek., Mørke c. 1 1/2 Sek., Blink c. 2 Sek., Blink c. 1 1/2 Sek., Mørke c. 8 Sek. Samtidig forøges Lysevnen til 15 Sm. I øvrigt uforandret. 56° 31' 42" N. Br. 10° 50' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Lods, Side 168. Fyr-Port. Nr. 126. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1714. Kjøbenhavn 1912.)

**2693.** Vandstandssignaler har normal Betydning. Nordre-Røse Fyr og Dragør Lodshus. Sundet. Telefontilbindelsen mellem Nordre-Røse Fyr og Dragør Lodshus er atter i Orden. Den signalerede Vandstand mellem Nordre-Røse Fyr og Dragør Lodshus er atter i Orden. Den 38° 10' N. Br. 12° 41' 27" Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 303 og 304. Fyr-Port., Side 20 og 21). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2631. Kjøbenhavn 1912.)

**2694.** Vrag borttaget. Asnæs-NV-Flak. Kallundborg-Fjord. Store-Bølt. Skonnerten, som var sunket i Sm N. fra Asnæs Fiskerfyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Fiskerfyrret: 55° 40' 19" N. Br. 10° 56' 19" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2575. Kjøbenhavn 1912.)

**2695.** Fyr tændes. Christiansø-Havn. Christiansø. Børholm NØ. Østersøen. Den 20de November 1912 tændes Christiansø-Havn hvide, røde og grønne, faste Fyr. Fyret er et Vinkel-fyr, der staaer paa Frederiksholm, 114 1/2 m N. 75 1/2° V. fra Christiansø Fyr. Fyret viser grønt Lys fra c. N. 8° V. til N. 6° Ø. hvidt Lys fra N. 6° Ø. til N. 14° Ø., over det N-lige Indløb til Havnen, rødt Lys fra N. 14° Ø. til c. N. 24° Ø., samt grønt Lys fra c. S. 19° Ø. til S. 13° Ø., hvidt Lys fra S. 13° Ø. til S. 10° Ø., over det S-lige Indløb til Havnen; rødt Lys fra S. 10° Ø. til c. S. 2° Ø. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde og Lysevne: 10 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 1/2 Sm for grønt Lys. Linesepparat af 4de Orden. Brunt, 3/2 m højt Trehus. 55° 19' 15" N. Br. 15° 11' 23" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160, 206 og 231. Danske Lods, Side 466 og 467. Havne-Lods, Side 22. Fyr-Port. Nr. 379 A). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1714. Kjøbenhavn 1912.)

**2696.** Vrag afmærket. Livø N. Lægster-Bredning. Limfjorden. Vraget af Galensen »Geertje« ligger c. 3000 m NV. fra NØ-Pynten af Livø. En Vragvæger er udlagt tæt S. for Vraget. Vraget vil desuden indtil videre blive afmærket om Natten med et Fartøj, der fører de for Mærkeskibe ved Vrag reglementerede Lanterner. (Se Danske Lods, Side 26 eller Fyrfortegnelse, Side 9). Livø NØ-Pynt: 56° 54' 4" N. Br. 9° 05 1/2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2634. Kjøbenhavn 1912.)

fra Stumpstønde Nr. 7 i Volkerak, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 51° 39' 1/2" N. Br. 4° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2591. Kjøbenhavn 1912.)

**2725.** Afmærkning forandret. Wester-Schelde. 1) De Honte rod og sort stribede Kuglestønde Nr. 1 har nu Diamant i Stedet for Kors. 51° 26' 1/2" N. Br. 3° 39' Ø. Lgd. 2) Spidstønderne Nr. 0, 1, 1a og 2 paa Biervliet Red har nu Nr. 1—4. 3) Spidstønde Nr. 4 med Terneuzen har Nr. 10 a. 4) I Farvaandet ved Philippine, Braakmann, har Spidstønde Nr. 4 med Ballon nu Nr. 1, og Spidstønderne Nr. 0—5 har Nr. 2—7. Stumpstønderne, som var udlagt til Brug ved Dampbrøer for Undervandsbåde ved den maalte Mil ved Schoone Waardin, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2279. Kjøbenhavn 1912.)

**2726.** Afmærkning forandres. Knob Channel. England. Omtrent den 25de November 1912 ombygtes: 1) Knob Lystønde med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek. 51° 30' 52" N. Br. 1° 06' 06" Ø. Lgd. 2) Barrow røde Spidstønde Nr. 17 med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek. 51° 31' 38" N. Br. 1° 09' 54" Ø. Lgd.

**2727.** »Bulle« Fyrskib atter udlagt. River Humber. »Bulle« Fyrskib er atter udlagt og Reservelyrskibet inddraget. 53° 38 1/2' N. Br. 0° 05 1/2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2541. Kjøbenhavn 1912.)

## IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**2728.** Ombygning af Fyrskibe. Southampton Water. England. Omtrent den 26de November 1912 ombygtes »Calshot« Fyrskib og »Calshot Spit« Lys- og Klokketønde, saaledes at Fyrskibet kommer til at ligge paa Lys- og Klokketøndens nuværende Plads paa 50° 48' 18" N. Br. 1° 17' 23" V. Lgd.; Fyr og Taagesignaler bliver uforandrede, og det skal benævnes »Calshot Spit« Fyrskib; og Lys- og Klokketønden kommer til at ligge paa Fyrskibets nuværende Plads paa 50° 48' 36" N. Br. 1° 16' 41" V. Lgd., Fyr- og Taagesignaler bliver uforandrede, og den skal benævnes »Calshot« Lys- og Klokketønde.

**2729.** Undervandsklokke- og Klokketønder udlægges midlertidig til Forsøg. Eddystone. Den 21de November 1912 udlægges følgende Tønder til Forsøg: 1) en sort og hvid lodret stribet Undervandsklokke- og Klokketønde 3 Kbl S. fra Eddystone Fyr. 2) En sort Undervandsklokke- og Klokketønde 3 Kbl N. fra Eddystone Fyr. Begge Tønder, der er mærket »Experimental«, kan inddrages uden Varsel. Da Undervandsklokkene sættes i Gang af Søen, er Slagene uregelmæssige. Eddystone Fyr: 50° 11' N. Br. 4° 16' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2632. Kjøbenhavn 1911.)

**2730.** Vrag forsvundet. Rossiare Harbour. Irland Ø.-Kyst. Vraget af Skonnerten »Young Hudson«, der laa 7, Kbl S. 68° Ø. fra Rossiare Kystvagt Station, er forsvundet og Afmærkningen inddraget. 52° 15 1/4' N. Br. 6° 21 1/4' V. Lgd.

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2731.** Tønder udlagt. Passé inférieure du Médoc. Gironde. Frankrig. I Nærheden af Pointe de la Chambrette er der til Brug ved Studiet af Bolger udlagt følgende Tønder: 1) En hvid Lystønde, der viser grønt, fast Lys. 45° 38' 13" N. Br. 1° 02' 23" V. Lgd. 2) En hvid, cylindrisk Tønde. 45° 33' 04" N. Br. 1° 09' 07" V. Lgd.

**2732.** Bøysning. Cadix Bugt. Spanien. 1) Paa Rota Molen brænder 5 faste Fyr, Fyret paa Molehovedet er rødt, de andre 4 er hvide. c. 36° 36 3/4' N. Br. 6° 21 1/2' V. Lgd. 2) Tønderne: El Diamante, Los Cochinos og El Fraile er Lys- og Klokketønder. c. 36° 38 1/2' N. Br. 6° 18' V. Lgd.

**2733.** Fyr forandres og Fyr tændes. Puffin Island og Shoe Point. Newfoundland Ø.-Kyst. Omtrent den 15de November 1912 forandres Puffin Island Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sek., Lys 2 1/2 Sek., Mørke 2 1/2 Sek. I øvrigt uforandret. 49° 03 1/2' N. Br. 53° 32 1/2' V. Lgd.

2) Samtidig tændes paa Shoe Point S-lige Top, c. 2 Kbl S. 4° Ø. fra den 65 m. (214 foot) høje trigonometriske Station, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 10 Sm. 49° 02' 05" N. Br. 53° 35' 50" V. Lgd.

**2734.** Tønde udlægges. Pollock Rip Slue. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 1ste December 1912 udlægges Thre-fathom-spot Spiritønde 3 A i c. 6, m Vand, S. 75 1/2° Ø. fra Kanten af Monony Point, S. 49 1/2° Ø. fra Monony Point Fyr og S. 21 1/2° Ø. fra Monony Redningstation. Monony Point Fyr: 41° 33' 34" N. Br. 69° 59' 39" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2661. Kjøbenhavn 1912.)

**2735.** Grunde fundet. Rhode Island Sound. Rhode Island. I det S-lige Indløb til Block

2697. **Sømærker forandres.** **Svendborg-Sund.** Forandret Syd for Fyen. Den 1ste Decemher 1912, eller hvis Vejret skulde forhindret det, da snarest muligt derefter, forandres Top-betegnelsen paa følgende to Prikker i Svendborg-Sund: 1) Halmprikken Trossen-Hage (Stær-olde) faar 2 Halmviske i Stedet for 1 Halmvisk. 55° 02' (04') N. Br. 10° 40' (02') Ø. Lgd. 2) Den Ø-ligste af de to Halmprikker paa Øre-Flak faar 2 Halmviske i Stedet for 1 Halmvisk. 55° 03' (24') N. Br. 10° 38' (27') Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 221, 237, 238, 243 og 251. Søn-Fortl. Side 49 og 50.)

## B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2698. **Vrag. Steinhort NV. Østersøen.** Ifølge Telegram fra »Marineamtet« i Berlin er der paa 57° 16' N. Br. 20° 14' Ø. Lgd. observeret et drivende 3-armet Søskib, ladet med Tre.  
2699. **Vrag. Lundakrabbukten, Sundet. Sverrig.** En Jagt er sunket i Lundakrabbukten paa 55° 48' 30" N. Br. 12° 51' 00" Ø. Lgd. Den vil snarest blive borttaget.

2700. **Fyr forandret. Barsebæk, Sundet.** Barsebæk Fyr er nu forandret til at vise To-Lyn hver 6 Sek. Lysvinklerne er uforandret. Synsvide: 9 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt. Lys. 55° 45' 08" N. Br. 12° 54' 22" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182 og 210. Danske Løde, Side 311). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1213. Kjøbenhavn 1912).

2701. **Grunde fundet. Sjøvsborg, Blakingskusten.** Ud for Sjøvsborg er der fundet følgende Dyrker: 1) 5 m Vand paa 55° 56' 40" N. Br. 14° 31' 00" Ø. Lgd. 2) 5 m Vand paa 55° 57' 53" N. Br. 14° 30' 50" Ø. Lgd. 3) 4 m Vand paa 55° 59' 20" N. Br. 14° 32' 20" Ø. Lgd. 4) 4 m Vand paa 56° 00' 12" N. Br. 14° 32' 55" Ø. Lgd. 5) 5 m Vand paa 55° 58' 35" N. Br. 14° 33' 10" Ø. Lgd. 6) 5 m Vand paa 55° 58' 12" N. Br. 14° 34' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206).

2702. **Dyrker. Kalmarsund.** 1) To tæt ved hinanden liggende Grunde med 5 m Vand er fundet e. 100 m Ø-lig fra Vagereu, der staar Ø. for Krongrund paa 56° 41' 34" N. Br. 16° 25' 23" Ø. Lgd.

2) Dyrden paa 6 m i Grunden paa 56° 37' 40" N. Br. 16° 22' 00" Ø. Lgd. Västra Träid-gårdsgrund, er kun 6 m. (Kort Nr. 206).

2703. **Vrag. Ølands Södra Udde.** En Damper er sunket 2 à 4 Sm S. t. Ø. fra Lys- og Fløjelunden ved Ølands Södra Udde Rev. Vraget vil blive eftersøgt. Lystonden: 56° 06' N. Br. 16° 23½' Ø. Lgd.

2704. **Lystønder indtaget for Is. Bottniske Bugt.** I Bottniske Bugt er Inddragning af Lystønder paa Grund af Is paabegyndt.

2705. **»Norstrømsgrund« Fyrskib indtaget.** Fyrskib indtaget. 65° 07' 30" N. Br. 22° 19' 54" Ø. Lgd. kaptajnen i Luibø er »Norstrømsgrund«.

2706. **Vrag. Skrydsøden NV. Finske Bugt, Finland.** Et Fartøj er sunket paa e. 600 12½' N. Br. 29° 56½' Ø. Lgd. Mast e. ½ m over Vandet.

2707. **Tønder udlagt. Middeldgrund. Reväl. Finske Bugt, Rusland.** Paa Ø-Siden af Middeldgrund er udlagt to hvid-røde Spiritønder med 2 fra hinanden vendte røde Koste paa henholdsvis 59° 31' 03" N. Br. 24° 40' 21" Ø. Lgd. og 59° 30' 43" N. Br. 24° 40' 28" Ø. Lgd. Paa V-Siden af Middeldgrund er udlagt 2 sort-hvide Spiritønder med 2 mod hinanden vendte Koste paa henholdsvis 59° 31' 00" N. Br. 24° 39' 42" Ø. Lgd. og 59° 30' 43" N. Br. 24° 39' 38" Ø. Lgd. Positionerne svarer til danske Kort; naar der lægges 1' 12" til Lgd., svarer de til russiske Kort. (Kort Nr. 156 og 205).

2708. **Skrydsøer. Pillan. Tyskland.** Fra den 30te November 1912, mellem Kl. 8 Em. og Kl. 4 Em., aholdes Skrydsøer ved Pillan ud over Søen. Det er i den Tid forudt at komme Kysten mellem Neuhaus Udstrisstrarm og Herrehødene ved Pillan nærmere end 4000 m. Under Skrydsøen hejses et gult Flag paa Klitten N. for Kysbatterierne. Pillan Havn: 54° 39' N. Br. 19° 52' Ø. Lgd.

2709. **Fyr slukket. Træve, Ebbek.** Det hvide Blinkfyrt paa Rummersfald, som var tændt til Forsøg, er slukket. 53° 53' 58" N. Br. 10° 49' 51" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1904. Kjøbenhavn 1912).

2710. **Vrag borttaget. Valkyrien-Grund. Damshoved S.** Den afbrakkede Mast, der var observeret paa Valkyrien-Grund, er bortfjernet. 54° 07' N. Br. 11° 02' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2531. Kjøbenhavn 1912).

## II. Kattegat og Skagerrak.

2711. **Grund afmærket. Vestre Gunnørønden. Kragerø, Norge.** I SØ-Kanten af den nyfundne 4. m Baae i Vestre Gunnørønden er udlagt en sort og hvid Støge. Vestre Gunnørønden:

58° 52½' N. Br. 9° 30' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1794. Kjøbenhavn 1912).

## III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2712. **Grund. Ønega Bugt, Hvide Hav, Rusland.** e. 1 Sm N. 70° V. fra Kap Ljonneforlv (Orlov Lyen) paa Ø-Siden af Ønega Bugt ligger en 6 m i Grund, som Damperen »Elsa Menzelle« led Havari paa. Fyrel: 64° 55' N. Br. 36° 27' Ø. Lgd.

2713. **Grund. Vaagan. Leka V. Norge.** 1) En netop overflydt Baae, Sendingsflaa, er fundet paa Landgrunden S. for Holmen paa NØ-Siden af Øen Sendingen. 2) 3 m Baaen, e. 300 m NV. t. N. fra Rotøen, har mindre Dyrde, idet Baaen netop er overflydt. Begge Baaer vil blive nærmere undersøgt. Rødden: 65° 03' N. Br. 11° 30½' Ø. Lgd.

2714. **Grund. Pölen. Linsforden.** En Baae er rapporteret at ligge NØ. t. N. for Jernstangen ved V-Siden af Indløbet til Pölen, SV. for Stoksund, og Grunden strækker sig længere ud fra Jernstangen end vist i Kortene. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Pölen Indløb: 64° 00½' N. Br. 9° 59½' Ø. Lgd.

2715. **Grund rapporteret. Bøckerholmen Fyr NØ. Hustaafriken, Stolpeleden.** En Damper er grundstødt NØ. t. N. for Bøckerholmen Fyr, omtrent midt mellem Statskærthøene og Skurholmarøen. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Bøckerholmen Fyr: 62° 57' 03" N. Br. 6° 59' 30" Ø. Lgd.

2716. **Grund. Leiholmen NV. Fensfjorden, Bergen N.** En Grund med 3 m Vand er fundet e. 400 m NV. ¾ V. fra Vestre Leiholmen NV-Pynt, i Sundet mellem Aarøen og Bortnesøen. Vestre Leiholmen: 60° 53½' N. Br. 4° 50½' Ø. Lgd.

2717. **Oplysning om Taagesignal. »Elbe« Fyrskib. Eiben. Tyskland.** »Bürgermeister OSwald« giver Taagesignal som følger: To Stød hver i Min. 30 Sek., et Antal vithørende Toner i 9 Sek., Pause 12 Sek., et Antal vithørende Toner i 9 Sek., Pause 1 Min. 54° 00' N. Br. 8° 15½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2586. Kjøbenhavn 1912).

2718. **Fyr tændt. Øtterund, Eiben.** Paa Hamborg-Amerika Linies Due d'Alber ved Øtterund er tændt følgende 2 Fyr: 1) Paa den V-ligste Due d'Alber ved Øtterund med En-Fornørelser hver 8 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 2 Sek. 53° 50' 19" N. Br. 8° 51' 29" Ø. Lgd. Paa den Ø-ligste Due d'Alber er tændt Fyr med En-Fornørelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. 53° 50' 19" N. Br. 8° 51' 54" Ø. Lgd. Flammens Højde for begge Fyr er 15 m og Synsviiden er 11. Sm.

2719. **Skrydsøer. Jæde og Wangeroog.** Fra den 26de November til den 20de Decemher 1912 aholdes det Skrydsøer paa Jæde og Wangeroog. Der skydes mellem Kl. 7 Em. og Kl. 6½ Em.; enkelte Gauge skydes ogsaa om Natten. Skrydsøen paa Jæde begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallellen gennem Seeleld Kirke. Naar der skydes, hejses en rød Dobbeltstuder ved Havneindløb III til Wilhelmshaven og paa forskelligt kort. Pladsen er de spærret for al Sejlads. Politifartøjer med rød Dobbeltstuder ligger ude. Naar der en Dag ikke skydes, hejses det internationale Flag U paa Signaltationen ved Havneindløb III til Wilhelmshaven og paa »Aussengånde« Fyrskib, der ligger paa 59° 51' N. Br. 7° 56' Ø. Lgd. Skrydsøen ved Wangeroog begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Alle Weser Tønde, mod S. af Breddeparallellen gennem Wangeroog Fyr, mod Ø. af Meridiane paa 8° Ø. Lgd., mod V. af Meridiane gennem »Weser« Fyrskib. Under Skrydsøen hejses en rød Dobbeltstuder paa Signaltationen eller paa Batterierne ved Wangeroog. Naar der en Dag ikke skydes, hejses internationalt Flag U paa Signaltationen ved Wangeroog, ved Havneindløb III til Wilhelmshaven, ved Rotersund Fyr og paa Fyrskibene »Aussengånde« og »Weser«. Wangeroog Fyr: 59° 47' 25" N. Br. 7° 54' 09" Ø. Lgd.

2720. **Ledfyrt slukkes midlertidig. Schillingstr. Jæde.** Paa Grund af Reparation slukkes Schillingstr. Ledfyrt i Natten mellem den 21de og 22de November 1912 og om nødvendigt ogsaa den efterfølgende Nat. Bælyret: 59° 42' 21" N. Br. 8° 01' 43" Ø. Lgd.

2721. **Vrag afmærket. Innegånde, Jæde.** I Innegånde er sunket en Tank i 18 m Vand. Masten er ½ m over Vandet ved Lavvande, e. 50 m Ø. fra Vraget er udlagt en grøn Vragvager med Ø-lig Topbetegnelse. Vraget: 59° 32' 41" N. Br. 8° 10' 40" Ø. Lgd.

2722. **Tønde ombyttet med Fyrskib. Möwensteert N. Ems. Holland.** Bunkonden Möwensteert N. er nu ombyttet med Fyrskibet »Möwensteert Nord«. 53° 33' 32" N. Br. 6° 39' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2589. Kjøbenhavn 1912).

2723. **Afmærkning forandret. Blauwe Sleek. Zeegat van Terschelling.** I Blauwe Sleek er Topbetegnelsen fjernet paa Spidstønde Nr. 3 og Spidstønde Nr. 4 har faaet Bålon som Topbetegnelse. Fynten af Grunden ved sidstnævnte Tønde tilføjer udeffter. e. 53° 14' N. Br. 5° 15' Ø. Lgd.

2724. **Vrag borttaget. Volkerak. Zeegat van Bronwershaven.** Vraget, der laa 140 m S.

Island Sound er der fundet følgende Grunde mellem Block Island og Montauk Point: 1) En c. 320 m lang i NØ—SV-lig Retning liggende Sandryg med 11 à 12 m Vand, 6. m Sm N. 69° 0'. fra Montauk Point Fyr. 2) Fra Southwest Point strækker et Rev sig SV. i; Yderenden med 9. m Vand ligger c. 2. m Sm S. 70° 0' V. fra Block Island Southeast Fyr. 3) En Ryg, c. 320 m lang i ØNØ—VSV., med 9. m Vand paa S.-Enden og 8. m Vand paa N.-Enden, ligger c. 0. m Sm ud for Dickes Point; 8. m Stedet ligger c. 1300 m S. 73° V. fra Flagstaungen ved Block Island Redningsstation. 4) En lille Gruppe Puller med 8. m Vand ligger c. 2. m Sm S. 40° V. fra Block Island Redningsstation. 5) En Palle med 8. m Vand ligger 3. m Sm S. 39° V. fra Block Island Redningsstation. Montauk Point Fyr: 41° 04' 16" N. Br. 71° 51' 27" V. Lgd.

**2736. Fyr forandret. Miah Maul Shoal, Delaware Bay.** Miah Maul Shoal midlertidige Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr. 39° 07' 30" N. Br. 75° 12' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1238. Kjøbenhavn 1912).

**2737. Fyr flyttes og forandres. Assateague Anchorage, Virginia.** Omtrent den 18de December 1912 flyttes Fyret paa Fishing Point c. 1/2 Sm NV. efter til Enden af Pynuten, S. 16 1/2° V. fra Assateague Fyr og S. 69 1/2° V. fra Assateague Anchorage Fyr. c. 37° 52' 10" N. Br. 75° 22' 20" V. Lgd. Den S-lige, røde Lysvinkel skal lyse fra S. 44 1/2° 0. til S. 2° 0., over Turners Lamp, den V-lige Lysgrænse gaar gennem Fifteen-foot-Shoal Tønde 4 F.F.S. Den N-lige røde Lysvinkel skal lyse fra N. 45° 0. til N. 69° 0., den V-lige Lysgrænse gaar gennem Assateague Anchorage Tønde 6 og den Ø-lige Lysgrænse gaar gennem Assateague Anchorage Fyr. Assateague Fyr. Ø-Grænsen af den røde Lysvinkel forandres til S. 28° V., gennem Outer Kløkkeønde 3.

Assateague Anchorage Fyr. N-Grænsen af den hvide Lysvinkel forandres til N. 30° V., gennem Kose Wreck vandret stribede Tønde.

**2738. Tønder udlægges. Kent Island, Chesapeake Bay.** Omtrent den 18de November 1912 udlægges følgende Tønder til Brug ved Prøveløb ud for Kent Island: 1) Marine Trial Course Spirit tønd 20 B i c. 31 m Vand, N. 77° 0. fra Thomas Point Shoal Fyr og S. 41° 0. fra Greenbury Point Shoal Fyr. 2) Marine Trial Course Spirit tønd 20 C i c. 22 m Vand, henholdsvis N. 48 1/2° 0. og S. 57° 0. fra samme Punkter. Thomas Point Shoal Fyr: 38° 53' 56" N. Br. 76° 26' 10" V. Lgd.

**2739. Afmærkning forandret. Croatan Sound, North Carolina.** I Croatan Sound er udlagt følgende Tønder: 1) Redstøve Point Tønde 5 i c. 3. m Vand, S. 47 1/4° V. fra Kanten af Roanoke Island N.V.-Punt og S. 37 1/4° 0. fra Croatan Fyr. 2) Croatan Sound Channel Tønde 6 i c. 3 m Vand, henholdsvis S. 63 1/2° V. og S. 43° 0. fra samme Punkter. 3) Croatan Sound Channel Tønde 7 i c. 3. m Vand, S. 51 1/4° V. fra Croatan Fyr og N. 46 1/4° V. fra Blockade Shoal Fyr. 4) Caroon Point Stump tønd 5 har nu Nr. 9. Croatan Fyr: 35° 56' 42" N. Br. 75° 46' 41" V. Lgd.

**2740. Fyr tændes. Core Sound, North Carolina.** Omtrent den 25de November 1912 tændes følgende Fyr paa Fyrbaekkerne i Core Sound:

1) East Drum Shoal hvide, faste Fyr.	34° 56' 46" N. Br.	76° 13' 49" V. Lgd.
2) West Drum Shoal hvide, faste Fyr.	34° 56' 17"	76° 15' 36"
3) Lewis Creek hvide, faste Fyr.	34° 55' 07"	76° 16' 36"
4) White Point røde, faste Fyr.	34° 52' 84"	76° 19' 45"
5) Steep Point røde, faste Fyr.	34° 51' 33"	76° 21' 05"
6) Mill Point hvide, faste Fyr.	34° 50' 40"	76° 22' 02"
7) Nelson Bay hvide, faste Fyr.	34° 50' 42"	76° 22' 42"
8) Piney Point hvide, faste Fyr.	34° 49' 11"	76° 24' 23"
9) Bretts Point hvide, faste Fyr.	34° 48' 56"	76° 25' 07"
10) Bretts Bay røde, faste Fyr.	34° 49' 06"	76° 25' 35"
11) Kings Point hvide, faste Fyr.	34° 48' 37"	76° 25' 58"
12) Davis Shore røde, faste Fyr.	34° 46' 31"	76° 27' 10"
13) Davis Island hvide, faste Fyr.	34° 45' 13"	76° 27' 53"
14) Jarretts Bay hvide, faste Fyr.	34° 44' 37"	76° 29' 34"
15) Belis Point hvide, faste Fyr.	34° 43' 25"	76° 28' 50"
16) Straits Entrance hvide, faste Fyr.	34° 43' 05"	76° 29' 58"
17) Marshallburg røde, faste Fyr.	34° 42' 54"	76° 30' 55"
18) Harkers Island hvide, faste Fyr.	34° 43' 07"	76° 31' 37"
19) Crab Point røde, faste Fyr.	34° 43' 00"	76° 32' 35"
20) Westmouth Bay hvide, faste Fyr.	34° 43' 04"	76° 33' 15"
21) North River røde, faste Fyr.	34° 42' 57"	76° 35' 18"
22) Shepherd Shoal røde, faste Fyr.	34° 42' 20"	76° 35' 51"
23) Middle Marshes hvide, faste Fyr.	34° 42' 01"	76° 37' 04"

(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2495. Kjøbenhavn 1912).

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Novbr. 1912.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		
	Køber	Sælger	
Forenede Dampskibs-Selskab	115	114 1/4	115
Danmark	114	116 1/4	115 1/4
Norden	125	1/4	125 1/4
Gorm	123 1/2	129	128 1/2
Carl	126 1/4	127	126 1/2
Dannebrog	129 1/2	130	129 3/4
Skjold	108 1/4	109	108 3/4
Urania		42	44
Neptun	121 3/4	122	122 1/4
Dampsk. af 1896	124 1/2	125	124 3/4
Heimdal	130 1/4	1/4	130 1/2
Østasiatiske		132	132 1/2
Østersøen			
Nordøen			
Gorm			
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	72 1/2	73	72 1/4
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		86	87
3 1/2% Husejer Kreditk.		83 1/4	85 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		88 1/4	90 1/4
4% — — — — — 2. Serie.	93	92 1/4	93 1/4
4% — — — — — 1.		95	97
3 1/2% Østift. Kreditf.		88 1/4	88 1/2
4% — — — — — 7.		91 1/4	91 1/4
3 1/2% Landkreditk.		92	94
4% Østift. Kreditf.		91 1/4	92

Aktier.	Gjort til	
	Køber	Sælger
Nationalbank		140
Privatbank		110
Landmandsbank		140 1/2
Handelsbank		141
Grundtøjerbank		14 1/4
Burm. & Wain	97	16
Helsingørs Jærnsk.		97 1/2
Sukkerfabr.	225	96 1/4
Bryggeri Aktier	215 1/2	225 1/2
		217

Vekselkurser d. 13. November 1912.		
	nvisia Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	89.75
London	18.26	18.21
Paris	72.45	
Amsterdam	151.05	
Wien	76.40	

Notering paa Berlina Børs d. 12. November 1912.	
Russiske Noter	215.90
4% Russiske Consols	88.50
3 1/2% — — — — — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	98.60
5% Rumænske Stats	99.00
4% — — — — — 1890	92.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Forenede Dampsk.“ 260,000, „Danmark“ 100,000, „Norden“ 180,000, „Carl“ 124,000, „Dannebrog“ 208,000, „Skjold“ 132,000, „Urania“ 40,000, „Dampskib. af 1896“ 204,000, „Heimdal“ 64,000, „Gorm“ 116,000, „Neptun“ 104,000, „Dansk-russisk“ 762,000, „Østasiatisk“ 252,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

**2741. Afmærkning forandret Aracaju, Brasilien.** Den røde Tonde c. 6 Sm S-lig fra Anacou Signalstation er inddraget. Uden for Barren ligger en sort Tonde. Man skal afvente Lods c.  $\frac{1}{2}$  Sm N. for denne Tonde. Signalstationen:  $10^{\circ} 58' 00''$  S. Br.  $37^{\circ} 04' 45''$  V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2742. Fyr forandret, Punta Livronia, Promontorio Argentario, Italien V.-Kyst.** Fyret paa Punta Livronia, NV. for Porto Santo Stefano, er forandret til et hvidt Fyr med En-før-hjortkiser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. I øvrigt uforandret.  $42^{\circ} 26' 48''$  N. Br.  $11^{\circ} 06' 30''$  Ø. Lgd.

**2743. Lystønde midlertidig inddraget, Secche di Licosa, Italien V.-Kyst.** Lystønden ved Secche di Punta Licosa er midlertidig inddraget, c.  $40^{\circ} 15' N.$  Br.  $14^{\circ} 54' Ø.$  Lgd.

**2744. Havnearbejder, Corsini, Italien Ø.-Kyst.** Havnearbejderne ved Corsini Havn er afmærket som følger: 1) N.-Molen. Ved Yderenden af Arbejderne over Vandet er tændt et grønt, fast Fyr. Synsvide: 3 Sm. En rod Tonde ligger e. 50 m uden for Fyret ved Yderenden af Arbejderne under Vandet. 2) S.-Molen. Ved Yderenden af Arbejderne over Vandet er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvide: 3 Sm. En rod Tonde ligger e. 70 m uden for Fyret ved Yderenden af Arbejderne under Vandet. I dannerligt Velf. brender Fyrene ved Yderenden af Arbejdsstederne muligvis ikke. Skibe skal da gaa mindst  $1\frac{1}{2}$  Mil uden om de Frønne og røde, permanente Fyr paa Molerne, Corsini Fyr:  $44^{\circ} 29\frac{1}{2}' N.$  Br.  $12^{\circ} 17' Ø.$  Lgd.

**2745. Belysning forandret, Rosoga, Golf von Triest, Østerrig-Ungarn.** 1) Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af den Ø.-lige Havnedemning ved Rosoga Havnekanal er forandret til et uberegnet, grønt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 3 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 4 Sm.  $45^{\circ} 46' N.$  Br.  $13^{\circ} 33' Ø.$  Lgd.

2) Paa V.-Siden af Indløbet til den V.-lige Indløbskanal til Rosoga Havn er udlagt en Lystønde, der viser rødt, fast Lys. Synsvide: 4 Sm. e.  $45^{\circ} 46' N.$  Br.  $13^{\circ} 33' Ø.$  Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 181. Kjøbenhavn 1911).

**2746. Miner udlagt, Burgas, Bulgarien.** Ud for Burgas Havn er udlagt Miner, og Havnen er for Tiden spærret for Søfarten.  $42^{\circ} 30\frac{1}{2}' N.$  Br.  $27^{\circ} 31' Ø.$  Lgd.

**2747. Advarsel mod Miner, Varua S., Sorte Hav.** En Mine er opstillet af en tyrkisk Krydser S.-lig for Varna, e. 6 Sm. fra den hulgriiske Kyst, paa e.  $42^{\circ} 59' N.$  Br.  $28^{\circ} 04' Ø.$  Lgd. Man bør være forsigtig ved Sejlsds i disse Farvande. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2510. Kjøbenhavn 1912).

**2748. Lystønde ombygget med Tonde, Kertsch-Jenikale Stræde, Sorte Hav, Rusland.** Lystønden i det V.-lige Indløb til Kertsch-Jenikale Stræde er ombygget med en sort Spidsstønde.  $45^{\circ} 18\frac{1}{2}' N.$  Br.  $36^{\circ} 31\frac{1}{2}' Ø.$  Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2381. Kjøbenhavn 1912).

**2749. Afmærkning, Makaboz (Machabos), Tripolis.** Paa Ehdonz (Ehdus) Banke er i 2. m Vand udlagt en hvid og sort striket Bakketønde, som man skal holde mindst 1 Sm udenom. Det dybeste Vand paa Ankerpladsen ved Makaboz er afmærket med 6 Tønder, af hvilke de 2 har Støge og Flag. Makaboz:  $33^{\circ} 07' N.$  Br.  $11^{\circ} 42' Ø.$  Lgd.

### IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

**2750. Fyr tændt, Giunbo Ø., Giunba Manding, Benadir, Afrika.** Ved Giunbo, e. 600 m S.  $62^{\circ} Ø.$  fra Mosen ved Radiotelegraf-Stationen tændt ved Perduchi Taaru er tændt et hvidt Blinkfy, der viser To-Blink hver 20 Sek., Blink  $1\frac{1}{2}$  Sek., Mørke  $1\frac{1}{2}$  Sek., Blink  $1\frac{1}{2}$  Sek., Mørke  $1\frac{1}{2}$  Sek. Flammens Højde: 37 m. Synsvide: 10 Sm. e.  $0^{\circ} 15' 00'' S.$  Br.  $42^{\circ} 37' 44'' Ø.$  Lgd.

**2751. Tønde udlagt, Inhambane, Portugisisk Ø.-Afrika.** Som Andvningstønde for det S.-lige Løb over Barren ud for Inhambane Floden er udlagt en rød Spiritønde med Kugletopbetegnelse i  $15\frac{1}{2}$  m Vand e. 20 m S. for Ledelinien: »Kosh Banke overet med Banke paa Kysten af Lingalinga«, e.  $23^{\circ} 41' S.$  Br.  $35^{\circ} 29' Ø.$  Lgd.

**2752. Dybde attaget, Estuare de la Riviera, Antambo (Loza), Madagascar NV.-Kyst.** Danporten »M. Paulinka« har i August 1912 rørt ved en Grund med e. 4 m Vand N.  $54^{\circ} V.$  fra Anhalava Fyr og N.  $80^{\circ} Ø.$  fra Toppen af Noss Soy, hvor der efter kortet skulde være 7 à 13 m Vand.

Banken, som strækker sig ud fra N.-Siden af Estuare de la Riviere Loza, er rimeligvis tiltaget udførelse og man bør derfor ikke komme Punten nærmere end  $\frac{1}{2}$  Sm. Anhalava Fyr:  $14^{\circ} 37' 53'' S.$  Br.  $45^{\circ} 25' 39'' Ø.$  Lgd.

### VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

### X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**2753. Banke opført, Pollux-Klip, Lingga-Archipel, Sumatra Ø.-Kyst.** Paa Pollux-Klip er opført en hvid Banke.  $0^{\circ} 10' N.$  Br.  $104^{\circ} 47' Ø.$  Lgd.

**2754. Fyr tændes, Hinako, Hinako-Eiland, Sumatra V.-Kyst.** Paa Hinako skal tændes et hvidt Blinkfy. Synsvide: 20 Sm.  $0^{\circ} 52' N.$  Br.  $97^{\circ} 20' Ø.$  Lgd.

**2755. Fyr tændes, Pylades-Rif, Sumatra V.-Kyst.** Paa Zuid Pylades-Rif skal tændes et hvidt Blinkfy. Synsvide: e. 10 Sm.  $1^{\circ} 40' N.$  Br.  $98^{\circ} 00' Ø.$  Lgd.

**2756. Dybde, Bruni Patches, Bornø V.-Kyst.** Paa den N.-lige Grund, 8 Sm N.  $69^{\circ} V.$  fra Keti Islet, Bruni Cliffs, er der kun 1,5 m Vand.  $5^{\circ} 01' 15'' N.$  Br.  $114^{\circ} 42' 50'' Ø.$  Lgd. (Ifl. engelsk Kort Nr. 2109).

**2757. Fyr tændes, Sabo Sho (Three Island), Hoko Islands, Taiwan V.-Kyst.** Paa Sabo Sho skal tændes et hvidt Gruppblinkfy.  $23^{\circ} 32' N.$  Br.  $119^{\circ} 43\frac{1}{2}' Ø.$  Lgd.

### Bekendtgørelser m. m.

**2758. Bestemmelser om Adgang til Havne, Forenede Stater i Nord-Amerika.** Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har Regeringen i de Forenede Stater i Nord-Amerika nadsødt følgende Anordning: »Det bestemmes herved, at Tortogers i Florida, Great Harbour paa Culebra og Guanahama Flade-Station paa Cuba ikke er og ikke vil kunne benyttes som Anløbshavne (sub-ports of entry) for fremmede Handelskibe, og at de nævnte Havne vil være lukkede for alle Handelskibe og privat ejede Skibe under fremmed Flag.

Henriksen, afg. herfra 11./11. — Holar, Svan, ank. her 12./11. I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Brunsbüttel 12./11. — Jolanta, Kylliesbech, ank. Antwerpen 9./11. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 7./11. — Kentucky, Andresen, pass. Dunnethead 4./11. — Kiew, Salomonsen, ank. Petersborg 8./11. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 31./10. — Louise, Larsen, ank. her 11./11. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 9./11. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 12./11. — Minsk, Harder, ank. Petersborg 6./11. — Morso, Nellemann, pass. Brunsbüttel 11./11. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Newcastle 8./11. — Nordjylland, Soberg, ank. her 10./11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 9./11. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 12./11. — Oscar II, Hempel, ank. her 6./11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 13./11. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 12./11. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 26./10. — Saga, Hansen, ank. Bordeaux 29./10. — Seine, Lo Dizes, ank. Petersborg 12./11. — Skalborg, Bidstrup, ank. Petersborg 6./11. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./10. — Thyra, Dam, ank. London 11./11. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 5./11. — Tomsk, Wiborg, ank. Petersborg 9./11. — Tula, Therkildsen, ank. Petersborg 4./11. — Tyr, Thaning, afg. herfra 12./11. — United States, Gottsche, afg. New York 5./11. — Vendsyssel, Larsen, ank. Stockholm 6./11. — Viking, Tramp, ank. her 9./11. — Saxo, Müller, ank. Königsberg 11./11.

**C. K. Hansen.** Aaggersborg afg. Peruau 9./11. — Amalienborg ank. Terneuzen 10./11. — Anna Mærsk afg. Peruau 9./11. — Brattingsborg afg. Rio 28./10. — Borglum afg. Rio 9./10. — Chassie Mærsk pass. Gibraltar 9./11. — Dansborg ank. Savona 21./10. — Eleonora Mærsk afg. Newport Mon 8./11. — Elsborg ank. Ghent 10./11. — Esrom afg. Rio Janeiro 4./11. — Flynderborg afg. Wiborg 8./11. — Fredensborg ank. Methil 9./11. — Frederiksborg ank. West Hartlepool 27./10. — Guldborg ank. Antwerpen 7./11. — Gurte ank. Helsingør 7./11. — Hammershus pass. Colombo 29./10. — Harrildsborg afg. London 8./11. — Huudborg pass. Kjøbenhavn 7./11. — Høneborg pass. Brunsbüttel 11./11. — Jølling ank. Teneriffa 8./11. — Jømsborg ank. Libau 10./11. — Jungshoved ank. Lorenzo Marg. 4./11. — Jøgersborg afg. Cardiff 6./11. — Kallundborg ank. Hull 5./11. — Kalo ank. Libau 10./11. — Klampenborg pass. Sagres 5./11. — Kronborg ank. East London 8./11. — Lejre ank. Riga 1./11. — Marselisborg ank. Sharpness 1./11. — Næsberg pass. Brunsbüttel 11./11. — Peter Mærsk afg. Methil 9./11. — Rundsborg ank. Aalborg 6./11. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 7./11. — Silkeborg pass. Gibraltar 6./11. — Skanderborg ank. Sousse 6./11. — Skjoldborg ank. Trondhjem 10./11. — Skodsborg ank. Sharpness 2./11. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 7./11. — Støgelborg afg. Huelva 9./11. — Stjerneborg ank. Riga 29./10. — Soborg pass. Gibraltar 10./11. — Taaruborg ank. Grangemouth 6./11. — Tuborg ank. Riga 3./11. — Ulfsborg pass. Portland 8./11. — Uranienborg ank. Riga 8./11. — Vordingborg afg. Rotterdam 9./11. — Ørkild afg. Las Palmas 31./10.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Hartlepool 9./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rouen 9./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 8./11. — Russ, Petersen, afg. Cardiff 1./11. til Sabine Pass. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Kjøbenhavn 12./11 til Stettin. — Excellence Ploske, Tannebek, ank. Petersborg 2./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Novorossisk 3./11. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Troon 6./11. til New York. — Wladimir Roitz, Olsen, ank. Buenos Aires 22./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Barry 4./11. — Newa, Dahl, afg. Cardiff 2./11. til Gullport.

**Vesterhavet.** Cito, Mikkelsen, afg. Granton 12./11. til Esbjerg. — Olga, Christensen, afg. Helsingør 11./11. til Søderhamn. — Johanne, Thøgersen, ank. Sevilla 10./11. — Bodil, Jensen, ank. Ryovaliniemi 10./11. — Thyra, Jessen, afg. Antwerpen 9./11. til Blyth. — Nexos, Basse, ank. Riga 10./11. — Gerda, Iversen, ank. Danzig 10./11. — Norma, Degn, afg. Danzig 9./11. til Wasa. — Laura, Lund, afg. Stugsund 9./11. til Casablanca. — Polly, Mathiasen, ank. Cadiz 9./11. — Inger, Schiff, ank. Wasa 9./11. — Fylla, Brineh, afg. Castillon 9./11. til Antwerpen. — Marie, Nielsen, ank. Methil 9./11. — Nora, Lauritsen, ank. Pargas 9./11. — Nordsoen, Gram, ank. Muriagerfjord 9./11. — Dagmar, Skou, pass. Holtenau 8./11. for Danzig. — Rigmor, Udall, afg. Gibraltar 7./11. til Sharpness. — Nancy, Petersen, ank. Malaga 7./11.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen afg. Rouen 13./11. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 13./11. — Elna, Rathje, ank. Palermo 7./11. — Therese, Pedersen, ank. Sunderland 7./11. — Harriet, Larsen, ank. Skolefted 7./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Cannes 9./11. — Simone, Møller, ank. Helsingfors 8./11. — Jeanne, Olsen, afg. Rouen 10./11. — Vera, Larsen, afg. Sundsvall 5./11. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 10./11. — Anniene, Leth, ank. Stockholm 19./10. — Kamna, Löffler, afg. Swansea 1./11. — Betty, Lagesen, afg. Barth 11./11.

**Det astasiatiske Kompagni.** Bintang pass. Perim 8./11. udg. — Samui afg. Bangkok 9./11. hjemg. — Baudon afg. Frederikstad 12./11. udg. — Panga afg. Singapore 9./11. udg. — Jutlandia afg. Colombo 5./11. hjemg. — Selandia pass.

Skagen 12./11. hjemg. — Indien ank. Vladivostok 10./11. hjemg. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 12./11. — Cathay afg. Hongkong 9./11. udg. — Estouja ank. Kjøbenhavn 11./11. — Chumpon pass. Sagres 11./11. hjemg. — Kina afg. Portland 24./10. hjemg. — Arabien ank. San Francisco 11./11. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas ank. London 10./11. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 1./11. hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 2./11. udg.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Petersborg 3./11. — London, Bom, ank. West Hartlepool 1./11. — Paris, Tholander, ank. London 10./11. — Bryssel, Kaas, ank. Libau 11./11.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Riga 2./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Riga 12./11. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, afg. Messina 11./11. til Catania.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, ank. Esbjerg 12./11. — Nordpol, Holst, afg. Methil 11./11.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Galveston 12./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Preston 10./11. — Svond, Schmidt, afg. Rotterdam 9./11. — Urania, Clausen, ank. Kronstad 10./11.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Algier 12./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Port Talbot 8./11. — Holund, Poulsen, ank. Marseille 7./11. — England, Andersen, ank. Stockholm 11./11.

**Europa.** Europa, Hansen, ank. Newport 10./11. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 10./11.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, afg. Grangemouth 12./11.

**Dania.** Ely, Duhm, ank. Lovisa 12./11. — Nelly, Clausen, afg. Rotterdam 9./11. til Blyth. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 9./11. for Karlskrona. — Lilly, Gregersen, ank. Huelva 9./11. — Alexy, Sørensen, pass. Helsingør 9./11. for Treguier. — Dagny, Bang, ank. Piteå 11./11. — Mary, Clausen, pass. Brunsbüttel 10./11. for Calais.

**Dansk Dampskibsselskab Rossia.** Generalkonsul Elisesejff ank. Papenburg 11./11.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 12./11. — Skinfaxe, Faber, ank. Windau 10./11. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Gjedser 9./11. til Burntisland.

**Torm.** Gudrun, Sonnielsen, ank. Methil 12./11. — Sara, Jensen, ank. Riga 30./10. — Helene, Sørensen, afg. Rouen 8./11. — Ragnhild, Schultz, ank. Aarhus 8./11. — Valborg, Hansen, ank. Neustadt 11./11. — Sjælland, Svarrer, afg. Grimsby 9./11. — Estrid, Hansen, afg. Nakskov 8./11. — Agnete, Dam, afg. Great Yarmouth 8./11. — Gunhild, Hansen, ank. Burntisland 11./11. — Hermia, Farup, afg. Danzig 7./11. — Alice, Jørgensen, ank. Rouen 11./11.

**Havet.** Fyen, Mathiesen, ank. Antwerpen 8./11.

**Æro.** Energi, Jensen, ank. Råfsø 10./11. — Enigheden, Jensen, ank. Rotterdam 10./11. — Erindring, Nielsen, ank. Bandholm 9./11.

## Sejlskibe.

**Ronne.** Freja ank. Kjøbenhavn 3./11. — Magnus, Hansen, ank. Ronneby 8./11.

**Svendborg.** Fylla, Hansen, ank. Riga 6./11. — Jens, Jørgensen, ank. Riga 6./11. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 6./11. — Otto, Klug, ank. Middlesborough 6./11. — Ludvig, Brandt, ank. Kjøbenhavn 6./11. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Libau 4./11. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Stettin 6./11. — Philip, Christensen, ank. Holbæk 7./11. — Standard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn Red 6./11. — Loif, Andersen, ank. White Stables 7./11. — Christian, Jørgensen, ank. Brest Red 7./11. — Nanna, Madsen, ank. Løchudz 8./11. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Libau 7./11. — Najaden, Rasmussen, ank. Drammen 10./11. — Fortuna, Jørgensen, ank. Lissabon 10./11. — Ellen, Andersen, ank. Svendborg 11./11. — Lindhard, Madsen, ank. Leith 10./11. — Yrsa, Sørensen, ank. Morlaix 9./11. — I. Lotz, Hansen, ank. Ghent 9./11. — Danmark, Husfeldt, ank. Kristiania 11./11. — London, Andersen, ank. Kristiania 11./11. — Solon, Rasch, ank. Bandholm 10./11. — Britta, Jensen, ank. Pillau 11./11. — Primula, Jørgensen, ank. Cornie 11./11. — Mine, Nielsen, ank. Liban 11./11. — Severine, Hansen, ank. Holbæk 11./11. — Alma, Hansen, ank. Dysart 11./11. — Ragnhild, Jensen, ank. Pontreux 12./11.

**Æro.** Anna, Christensen, afg. Cuba 4./11. til Bremen. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Aalborg 5./11. — Pampa, Svendsen, ank. Libau 5./11. — Johanne, Stegmann, ank. Ystad 4./11. — Hebe, Clausen, ank. Svendborg 5./11. — Svane, Christensen, ank. Southampton 5./11. — Yrsa, Hansen, ank. Grø 5./11. — Bonavista, Christensen, er ank. Dominica. — Danmark, Nielsen, ank. Teignmouth 6./11. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Trelleborg 6./11. — Adele, Weber, ank. Korsør 6./11. — Nepstul, Skals, ank. Sønderborg 6./11. — Venus, Jensen, ank. Marstal 6./11. — Forældres Minde, Christensen, ank. Nykjøbing



S. 6./11. — Debor a, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 6./11. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Libau 6./11. — Skandia, Fabricius, ank. Hargshamn 6./11. — Hertha, Krull, ank. Göteborg 7./11. — Johanne, Hansen, ank. Middlesborough 7./11. — Eos, Christensen, ank. Dysart 7./11. — Jaudia, Aaberg, afg. Havre 7./11. til Martinique. — Mars, Stegmann, ank. Stockholm 7./11. — Mathilde, Hansen, ank. Sundsvall 7./11. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Bien, Petersen, ank. Åhus 8./11. — Freden, Christensen, ank. Sundsvall 8./11. — Lorenz, Bager, ank. Åbo 7./11. — Fuglen, Schmidt, ank. St. Nazaire 8./11. — Th. Lohse, Boye, ank. Riga 8./11. — Kristian, Nielsen, ank. Pillau 8./11. — Christiane, Bager, ank. Pillau 8./11. — Hermod, Dreimann, ank. Sundsvall 8./11. — Activ, Schmidt, ank. Frederiksværn 8./11. — Proven, Schmidt, ank. Gefle 8./11. — Saga, Olsen, afg. Gefle 8./11. til Casablanca. — Mette, Rasmussen, ank. Boness 9./11. — Rota, Olsen, ank. Göteborg 10./11. — Mariane, Petersen, ank. Hasle 10./11. — Niels, Christensen, ank. Fowey 10./11. — Johanne, Eriksen, ank. Odense 11./11. — Alfa, Madsen, er ank. Carabelle. — Ingolf, Olsen, ank. Lorient 11./11. — C. M. Petersen, ank. Pillau 11./11. — Arken, Andersen, ank. Helsingborg 11./11. — Argo, Clausen, afg. Råfsjö 11./11. til England.

**INDHOLD:**

Kjøbenhavn, den 14. November 1912. — Bekendtgørelse om Ændringer i Justitsministeriets Bekendtgørelse om nærmere Regler for de i regelmæssig Fart gaaende Dampskibe, Orlogsskibe, Lodsbaade, Bugserdampskibe samt Fiskerbaade og mindre Fartøjer, som komme fra Nabolandene, med Hensyn til at opnaa Tilladelse til Samkyem med Land, af 1ste Juni 1911. — »Kend Dit Skibe«. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

**DANSKE LLOYD,**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holmens Kanal 4. Telefon 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

**A/s Randers Rebslaaeri**

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.**Jærn- og Staaloug**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt. Rusland.****Fjerde Søforsikrings-selskab lim.**

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.  
Agenturer i de fleste Provinsbyer.Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.Telefon:  
Central 256.

Internationale Agentur for

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe****HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29**

Telegr. „Ott Friedrichshot“

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1796. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinsbyer.Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.Telefon Nr.  
124.**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.Post-Adresse:  
Holbergsgade 1, 1. Sal.Telegram-Adresse:  
CopenasuraTelefon-Nr.  
42

Har De én Gang prøvet

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**H. V. Buhl & Co. A/S  
**Frederikshavn**

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene**Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.**Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carthoffermann, Kjøbenhavn.**Den transportable  
Støvsuger****NILFISK**bør findes i ethvert moderne indrettet Passagerskib til Rengøring af  
Saloner og Kabytter. „Nilfisk“ benyttes af Statsbanerne, Langelands-  
banen, De sydfynske Jernbaner og mange lignende Institutioner.

Forlang Tilbud og Demonstration.

**Fisker & Nielsen,**Falkoneralle 84.  
København F.

Tlf.

8622—8655.

**Tuborg Pilsner**foretrækkes af  
Ølkendere.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 9.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

**J. Melander,**

Telf. Bilkkenelager. 1163

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søager).

St Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

**Stevedors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hecksher & Søns Eftflg.**

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

**Petersen, Møller & Hoppe**

Skibsmæglere, Dampskibsgenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

**ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

**MOURITZ G. KRAG**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. Statstelefon 40.

**AALBORG.** Telgr.-Adr.: „Søborg“.

**CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telefon: 2075.

**AALBORG.** Telgr.-Adr.: „Utzon“.

**JOHS. UTZON**

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

**Saxkjøbing.** Telgr.-Adr.: „Vægleren“.

Telefon 134.

**V. BERTRAM-NIELSEN**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus

**AXEL LUND** A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

**Harald Christensen.**

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

• Husk •

**Petersen-Faxe's**

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

**De Herrer Kaptajner**

provianterer altid bedst og billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prislister sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshaandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Jens Grouleff, Aarhus**

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

**„Kend Dit Skib“.**

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“.

Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaaenstøtternes Eftfl., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

**VÆGGELUS.** Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnidder dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjåders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496

„Toxin“ er et udmærket Midde! mod Rotter og Mus.

**Hill-Madsen<sup>®</sup>**

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

**Fraissinets Varmluft-Fejeapparat**

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand reuser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København

gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

**A. WILSON, Kobbersmedie**

**Alt Skibsarbejde udføres.**

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.**

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS**

**BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS**

**DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS**

**SHIPYARD:**

**HOBOKEN near ANTWERP.**

**TELEGRAPHIC ADDRESS:**

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

**ENGINE and BOILEE WORKS**

**DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.**

**Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.**

**Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky**

er Nutidens fineste Mærke,

reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn. Telefon 3283.**

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRIS.**

er 2 Kr. pr. Kvarial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

**N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5**

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

**NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen'**

**Skibshypothekbanken**

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

**KAY DYHR.**

(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD.**)

Telefon ( 8901.  
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt og Patent Mønie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Lanterner med Tilbehør**

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

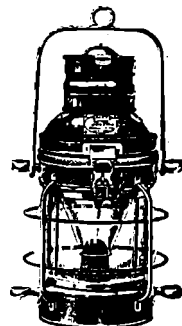
Nyeste Modeller til Motorbaade.

**Davey & Co., London Ltd.**

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acdav“, London.

**Største Lager.**



Anker-Lanterne  
Nr. 102.

Udkommet er

**Nordeuropæisk Havnelods**

(North-European Harbour Pilot—Hafenlots) — **8 Kr.**

**NB.** Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke tegnes da Bogen er udkommet.

**Certepartier og Konnossementer,**

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening — **8 Kr.**

**Modärn Signalering)**

(Capt. Nordborg) — **2 Kr. 50 Øre.**

**Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.**

**Forlang altid OTTO MØNSTED'S Margarine**

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRIS.**

er 2 Kr. pr. Kvarial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 79.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. November 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
 Davis Farver — Bitumen Paint  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
 Manila — Wirerope  
 Redningskrandse og Redningsbælter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**  
 (LIMITED)  
 SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret  Vnremærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
----------------------------------	---	---	---

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
 Vesterbrogade 26    Telef. 6138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møbler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
 St. Petersburg. Rusland.  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Cornelius Knudsen's**  
 Marine-  
**Prisme-Kikkert**  
 Sextanter — Kompasser  
**Kapt. Clausens**  
 Kontroltydemaaler.  
 Eneforhandler for  
 Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter.  
**15 KØBMAGERGADE 15**  
 Undgaa Fejltagelse.

# CARLSBERG SKATTEFRI PORTER

er bragt i Handelen



Carlsberg skattefri Porter er overgæret og under-Alkoholgrænsen. Maltstærk, fyldig, velsmagende og holdbar.

## Howaldtsværke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udviærelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cøderwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.  
Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Bjorch-Jensen & Co.  
Skibsproviantering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Bortlig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
Telefon 7262.

### Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1912. Befarne — Begyndere —  
Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved  
Vilh. Rasch,  
Forstander.

**ZOO. HAVE**  
i København  
køber gerne for den  
brugbare Dyr.

Wald. Petersens  
**Kødudsalg,**  
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

# MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

**A/S Moss Værft, Moss, Norge**  
bygger og reparerer damp- og sølskibe.  
2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi,  
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 600 Mand, hvoraf ca.  
100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

### Assuranceforeningen „SKULD“ Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and  
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for  
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og  
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtægnet reg.  
ton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-  
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem  
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr  
Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk  
**Nyhavn 53.**

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,**  
5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Intidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

**MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER**

6 " større Lasteevne.

Rolligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Magelligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 21. November 1912.

Notabelt Dødsfald i Rederverdenen. Den 10. ds. er en af Englands største og mest bekendte Skibsredere og Skibbyggere, Lord Christopher Furness, afgaaet ved Døden i en Alder af 60 Aar. Med denne Mands Død er et næsten enestaaende virksomt Liv afsluttet. Som attenaarig ung Mand var han af sit Firma Thomas Furness & Co. i West Hartlepool sendt til Sverig i et Forretningsanliggende og opholdt sig netop i Göteborg, da den fransk-lyske Krig udbrød i 1870. Paa eget Initiativ foretog den unge Mand nu her meget store Indkøb af Foderstoffer, da Firmaets sædvanlige Forbindelse med Hamburg var afbrudt paa Grund af Krigen, hvorved der tjentes store Summer. I 1874 fik Firmaet sit første Dampskib, og i 1876 startede Furness sin egen Rederivirksomhed. I 1883 traadte han tillige ind i Skibbygningsfirmaet Edward Wilby and Co., som senere blev forenet med hans eget Firma under Navnet Furness, Wilby and Co.

Der fulgte nu en Række Aar, hvor dette Firma dels lod bygge og dels selv byggede flere Skibe end noget andet Rederfirma i Verden, saaledes at det nu selv ejede 69 Dampere med en Tonnage af over 200,000 Brutto Reg-Tons og desforuden bestyrede 10 Dampskibsselskaber med henved andre 200,000 Tons, samt en Række Kulgruber, Staal- og Jernværker, samt andre store industrielle Virksomheder i Ud- og Indlandet.

Lord Furness var i flere Aar Medlem af Underhuset og senere af Overhuset. Ved sin Død stod han i Spidsen for tretten store Foretagender, hvis Kapital udgjorde c. 200 Millioner Kroner. Han forbandt med en stærk Sans for Pligt og Orden de varmeste Følelser for sine Arbejdere. For et Par Aar siden prøvede han saaledes paa at indføre et nyt System paa sit store Værft, hvorefter Arbejderne delvis skulde blive Medejere og have deres Part af Udbyttet, hvilket Forsøg dog ikke blev tilstrækkelig paaskønnet, og han anvendte store Summer paa at pensionere gamle Sømænd og paa at uddanne Drengene til Søen.

Om Strandingen af den store franske Dampere »Edmond Gustave« ved Fjaltring har vi fra vor Korrespondent paa Jyllands Vestkyst modtaget følgende Meddelelse:

Skibet, der var hjemmehørende i Marseille, kom fra Hjemstedet bestemt til Stettin med en blandet Ladning af Gødningsstof, Oljekager og Præriegræs i Baller. Det strandede om Morgenen Kl. 4 den 8. November under Regntykning. Kl. 6 bemærkede den fra Redningsstationen udsendte Vagt Strandingen, og da Søen var meget urolig, drog han straks Omsorg for Redningsbaadens Tilstedekomst. Denne gik ud til Skibet, men da dette var tæt, vilde Besætningen ikke forlade det, dog gik Skibets Styrmand og en dansktalende Matros med i Land, nærmest for at afsende Telegrammer til Rederiet og andre Interesserede.

Imidlertid ankom Svitzers Bjergningsdamper »Ægir« og fik sat en Dykker om Bord i Skibet, men paa Grund af de urolige Vejrforhold kunde der intet udrettes, og da Redningsbaaden om Eftermiddagen paany kom ud til Skibet, fulgte Dykkeren med i Land, medens Besætningen stadig nægtede at gaa fra Borde.

Redningsbaaden blev da paa Stranden hele den paafølgende Nat for at være klar til at gaa ud, men hen paa Formiddagen den næste Dag blev Vinden østlig, og Søen faldt, saa at Fiskerbaade med Bjergere kunde gaa ud til Skibet, ligesom Svitzers Bjergningsdamper »Viking« ogsaa kom til Stede, efter at der var sluttet Akkord om Bjergningen direkte med Assurandørerne i Paris. Redningsbaaden blev saa bragt hjem til sin Station igen, og hele Dagen arbejdede Kystboerne ihærdigt med at kaste over Bord af Ladningen. Hen paa Aftenen blev Vejret igen uroligt, og Søen voksede, saa at Bjergerne maatte

gaa i Land med deres Baade, og da Forholdene forværredes, blev der paany sendt Bud efter Redningsbaaden, som ogsaa hurtig kom til Stede.

Den gik straks ud til Skibet, men trods det, at det foreholdtes Kaptajnen, at Forholdene kunde blive saaledes, at Redningsbaaden ikke kunde gaa ud, vægrede Besætningen sig stadig ved at forlade Skibet, og Baaden maatte da henimod Midnat gaa i Land, dog medbringende to Dykkere af Svitzers, som var om Bord, og som intet kunde udrette.

Atter forblev Redningsbaaden paa Stranden hele Natten. Næste Dags Morgen blev Vinden vestlig og tiltog efterhaanden til en stiv Kuling, og Søen voksede stærkt, men der blev endnu ikke fra Skibet givet noget Signal om, at Besætningen ønskede at forlade det.

Da imidlertid Vind og Sø vedblev at tillage, besluttedes det at gaa ud med Redningsbaaden endnu en Gang, inden det blev for sent, og tilbyde Besætningen Redning. Efter flere forgæves Forsøg, hvorved Baaden fyldtes med Vand, lykkedes det endelig Kl. 10 at faa den bragt flot, og den roedes ud til Damperen, hvor den indtog 14 Mand af Besætningen, som heldig landsattes.

Søen var stadig tillagende, og den var nu saa høj, at der ikke var Udsigt til at faa Redningsbaaden flot igen, men ved Hjælp af nogle tilstedeværende Fiskere, som med Liner om Livet vadede Redningsbaaden ud saa langt som muligt, lykkedes det endelig at bringe den flot igen og komme ud til Damperen, hvor Resten af Besætningen, 12 Mand, indtoges og bragtes i Land.

Forst Kl. 4 om Eftermiddagen var Redningsmandskabet færdig med at bringe alt i Orden, og det havde saaledes været i Virksomhed i omtrent 2½ Døgn, hvoraf det sidste halve Døgn's Virksomhed havde været forbunden med store Anstrængelser og Livsfare, og det var ikke saa underligt, at dets Kræfter næsten var udtømt.

Skibet blev senere af den høje Sø kastet over Revlen og staa nu betydeligt nærmere Land. Tilsyneladende har Skroget ikke taget videre Skade, saa at der er en Mulighed for, at Skibet kan blive bjerget, men det vil koste et betydeligt Arbejde. Bjergelønnen er imidlertid sat til 33½ pCt., og da Kystboerne for deres Assistance skal have 1/6 deraf, samt da det er en betydelig Kapital, som det saaledes drejer sig om, vil der sikkert blive gjort en Kraftanstrengelse for, at Bjergningen kan lykkes. —h.

Skibet er senere blevet taget af Grundten.

Isforholdene i de arktiske Have. (Meddelt Ritz. Bur. af det meteorologiske Institut.)

Island. Den 8. Oktober saas 2 Isfjælde i Hunabugten og den 12. noget spredt Is c. 14 Sømil Nord for Sighufjord.

Davisstrædet. Grønlands Kyster var isfri i September og Oktober.

Paa Newfoundland bankerne er ingen Isfjælde mødt i Oktober, men i og udenfor Belle-Isle-Strædet ses endnu mange Isfjælde.

»Dampskibsselskabet Rødby Havn«. Rødby, den 31. Oktober. Den fornødne Aktiekapital, 50.000 Kr., til »Dampskibsselskabet Rødby Havn« er nu tegnet, og den 30. f. M. afholdtes en konstituerende Generalforsamling. Man valgte Bestyrelse og bemyndigede enstemmigt denne til at købe et Skib. Bestyrelsen konstituerede sig med Godsejer Møesgaard-Jeldsen, Lidsø, som Formand. Til korresponderende Reder antoges Mægler Andersen, Rødby.

(Ritz. Bur.)

Dampskibet »Kursk«s Forlis. I Anledning af denne sørgelige Hændelse har der, paa Foranledning af nogle af Det forenede Dampskibsselskab's Førere og ved d'Herrer De Leeuw & Philipp-

sen's Mellemkomst, i Antwerpen været sat en Indsamling i Gang til Fordel for Enker og ukonfirmerede Børn efter de ved Forliset Omkomne.

Indsamlingen har funden en særdeles smuk Tilslutning, saavel hos Officerer og Mandskab i Det forenede Dampskibsselskab og andre danske Skibe, som hos nævnte Selskab's Agenter rundt omkring og Afskibere i Antwerpen.

Indsamlingen agtes sluttet den 30. November, hvorefter Fordelingen af det indkomne Beløb vil blive foretaget af d'Herrer de Leeuw & Philippsen i Antwerpen.

**Panamakanalen.** Washington, den 13. November. Præsident Taft har udstedt en Kundgørelse, ved hvilken Gebyrerne for Passage gennem Panamakanalen fastsættes. Derefter skal Handelsskibe med Passagerer eller Ladning betale 1 Dollar 20 Cents pr. Reg-Ton eller 100 Kubikfod. Handelsskibe uden Ladning eller Passagerer faar 40 Procent Moderation. Disse Gebyrer er de samme, som skal gælde for Suezkanalen fra næste Aar af.

Washington, den 19. November. Panamakanalkommissionen erklærer, at Panamakanalen sikkert vil være færdig 1. Juli næste Aar, selv om det ogsaa vil vare 6—12 Maaneder endnu, inden den højtidelige Aabning kan finde Sted. (»Ritz. Bur.«).

**Fyrene i det røde Hav.** Det tyrkiske Udenrigsministerium har den 7. ds. bekendtgjort, at de tyrkiske Fyr i det røde Hav, som har været slukket under Krigen med Italien, nu i Søfartens Interesse atter er blevet tændt.

**Et Fyr i Uorden.** I Følge telegrafisk Indberetning fra det kgl. Konsulat i Danzig er Fyret ved Danziger Heistermest i Uorden. Fyret vil derfor indtil videre enten fremtræde som fast Fyr eller muligvis helt ophøre at fungere.

**Fundet Vrag.** Svaneke, den 19. November. Nogle Fiskere fra Kristiansø fandt i Gaar 2 Mil Øst for Øen Vraget af en forladt Skonnert, hvis Forskib var helt knust. Besætningen er antagelig reddet af det Skib, der paasejlede Skonnerten. Tre Motorbaade har nu indbugseret Skonnerten, der er lastet med Staver, til Kristiansø nordre Havn. (»Ritz. Bur.«).

**Sømands-Mission i fremmede Havne.** Bestyrelsen for Sømands-Missionen vedtog paa sit Aarsmøde at begynde et Arbejde i Ghent i Belgien ved Oprettelse af et Læseværelse og Ansættelse af en Assistent i nøje Tilknytning til den norske Sømands-Mission i Antwerpen og dens Præst dér. I 1911 besøgte Ghent Havn af 157 danske Skibe med en samlet Tonnage af 154,000 Tons og af 139 norske og svenske Skibe. Skibsfarten paa Ghent er vokset stærkt i de senere Aar, og der har længe været ydret Ønske om, at Sømands-Missionen skulde begynde et Arbejde dér.

Den aarlige Udgift bliver 3,000 Kr., som Sagens Venner bedes tage sig af. (Ritz. Bur.).

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Sverig: Hongkong er erklæret fri for Pest og Yokohama smittet af Kolera. (»Ritz. Bur.«).

**Dokkerne i New-York.** Berlin, den 19. November. Til »Lokalanzeiger« telegraferes fra New-York: Krigsministeriets Ingeniører har godkendt Byraadets Planer angaaende Forlængelse af Dokkerne i New-York, saaledes at de største Oceandampere kan komme i Dok. (»Ritz. Bur.«).

## Forandringer i „Efterretninger for Søfarende“, Farvandsbeskrivelser m. m.

Fra Direktøren for det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget følgende:

Som det sikkert er Bladets Læsere bekendt, indføres der fra 1. Januar 1913 forskellige Forandringer i Søkort-Arkivets Publikationer. Da det maaske kan interessere en videre Kreds at vide, hvorfor disse Forandringer foretages, skal jeg i Korthed give Oplysning herom.

Der er hos de forskellige Stater en Stræben efter at gøre alt, hvad der vedrører Søfarten, saa internationalt som muligt; dette søges ogsaa gennemført i Søkort- og Farvandsbeskrivelser for at lette de forskellige Nationer Brugen af hverandres Materiale. For at fremme Udviklingen heraf, sammenkaldes der med passende Mellemrun Konferencer, under hvilke Staternes Udsendinge gennemgaar de anvendte Fremgangsmaader og søger at blive enige om almindelig Indførelse af de, der findes bedst. En saadan Konference blev afholdt i St. Petersburg afvigte April Maaned. De fleste søfarende Nationer var repræsenteret, den danske ved Navigationsdirektør, Kommandør Bildsøe. England glimrede ved sin Fraværelse; men da Englænderne i mange Retninger er de forende paa dette Omraade, hvorfor deres Fremgangsmaader efterlignes af andre Nationer, medens de i enkelte Retninger, som f. Eks. i Maal, staar saa fjærnt fra de andre, at Samarbejden her er umulig, blev deres Fraværelse ikke saa betydningsfuld, som man skulde have ventet.

Konferencen var inddelt i flere Sektioner, indbefattende: Sejladsanvisninger og Efterretninger for Søfarende, Søkort, Fyrvæsen og Afmærkning.

Jeg skal derefter omtale de vigtigste Ting, der blev opnaaet Enighed om.

1) Indførelse af en Gradeinddeling for retvisende Kompasser fra 0° til 360°, regnet fra Nord om ad Øst samt Brugen af denne Inddeling ved Angivelse af Kurser, Pejlinger og Retninger. Dog overlodes det de enkelte Nationer under Overgangsperioden samtidig at benytte misv. Angivelser saavel i Streger som i Grader efter Kvadrant-systemet. Indførelsen af denne Inddeling var allerede vedtaget her i Landet inden Konferencens Afholdelse efter enstemmig anbefaling fra saavel Marinens som Handelsmarinens Repræsentanter. At det navnlig i Søfartsanliggender saa konservative England den 1. Januar 1912 gik over til dette System, er tilstrækkeligt Bevis for, at det har staaet sin Prøve i Praxis. Hos os vil Kompasserne i Kortene blive fremstillet med en retv. Rose yderst med Gradeinddeling fra 0° til 360° og en misv. i Streger indenfor; i Rosens Midte vil blive angivet Misvisningens Størrelse til et bestemt anført Aarstal samt dens aarlige Forandring. I Arkivets nautiske Bøger vil den misv. Angivelse i Streger tillige blive nævnt, hvor det anses for nødvendigt.

2) At angive Fyrs Lysvinkler som Pejlinger, altsaa som set fra Skibet. Hidtil har vi anvendt Retningerne fra Fyret, hvilket synes mig nok saa praktisk, idet det er nemmere at forestille sig Lysvinklernes Retning gaende ud fra Lyskilden, end det er at forestille sig Skibet sejlede rundt og pejlede Lyskilden i de opgivne Retninger. Imidlertid har den sidstnævnte Maade været anvendt af de fleste søfarende Nationer, idet kun Italien og

de skandinaviske Lande har brugt den førstnævnte; det er da rimeligt, at de faa maa følge det af de mange fulgte Princip. I Kortene sker der ingen Forandring, men hvor Lysvinklerne for Fremtiden beskrives, vil de blive angivet ved Pejlinger, altsaa set fra Søen; hvor f. Eks. et Vinkelfyr hidtil er angivet som visende rødt Lys fra S.  $10^{\circ}$  Ø. til S.  $30^{\circ}$  Ø., vil det fra 1. Januar blive angivet som visende rødt Lys fra  $330^{\circ}$  til  $350^{\circ}$ . Angivelsen gaar altid med Solen, saavel hvad Vinklernes Grænselinier som hvad Vinklernes Rækkefølge angaar. Forandringen indføres i den ny Udgave af Fyrlisten, 1. Januar 1913.

3) Ved Forkortelser at anvende de engelske Bogstaver for Verdenshjørnerne, N. for Nord, S. for Syd, E. for Øst og W for Vest. — Der er jo ingen Tvivl om, at dette i væsentlig Grad vil lette Forstaaelsen under Læsning i fremmede Kort og Beskrivelser. I Meteorologien er vi all for længere Tid siden gaaet over til disse Forkortelser her i Danmark.

Af mindre væsentlige Ting kan jeg nævne, at Ordet Kabellængde er strøget, og at der som Maalangivelse kun anvendes Sømil med Tiendele, samt Metermaalet. Minutterne i Søkortene vil blive inddelt i 10 Dele, i Stedet for som tidligere i 6, hvilket formentlig vil lette Afsætningen, da Længdemaalene vil blive angivet i Tiendele af Minutter, ligesom astronomiske Positioner ved Observationer som Regel opgives med denne Nøjagtighed. I alle Søkort vil der findes Maalestok for saavel Sømil (Bredde-skalaen eller særlig Maalestok) som for Meter, ligesom der i Kort uden Længdeskala tillige vil findes en Maalestok for denne.

Under Forhandlingen om Efterretninger for Søfarende blev det bl. a. vedtaget at trykke denne paa den ene Side af Papiret, saa den kunde udklippes og indklæbes i Beskrivelser. Fra Søfartskredse her i Landet har dette Forslag ligeledes været fremført. Dette vil blive efterkommet fra 1. Januar 1913, idet der da, foruden den nu udkommende Efterretning, vil udkomme et maanedligt Uddrag, der kun omfatter, hvad der skal rettes i Kort og Beskrivelser, og som kun trykkes paa den ene Side af Papiret. Findes der større Rettelser i de danske Kort, vil der medfølge et Aftryk til Indklæbning i Kortet. Medens den egentlig udkommende Efterretning skal føres i ethvert søgaaende Dæksfartøj (Fiskemotorfartøjer undtagne), der kommer ind under Løven om Tilsyn med Dampskibe, er det en frivillig Sag at holde den maanedlige Udgave. Prisen er imidlertid saa lav, 2 Kr. om Aaret foruden Porto, saa jeg vil paa det varmeste anbefale Skibsførerne at holde den, da Vedligeholdelsen af Søkort og Beskrivelser derved lettes betydeligt.

Af Sager, der blev behandlet, men som der ingen Sandsynlighed er for, at man herhjemme vil gaa med til, skal jeg nævne: Forandring i Afmærkningen, gaaende ud paa ved Sideafmærkning, der er den hos os anvendte, at lage røde Vagere om Bagbord og sorte om Styrbord ved Indgaaende. Dette Forslag fremkom for at faa større Overensstemmelse mellem Dag- og Nat-Afmærkning, idet man i afmærkede Løb de fleste Steder i Udlandet er gaaet over til at anvende rødt Lys om Bagbord og grønt om Styrbord for Indgaaende, hvorved i det mindste den ene Farve (den B. B.) er ens Nat og Dag. Hos os er Farverne som Regel skiftede om, idet vi hovedsagelig har røde Lys paa hvidmalede Lystønder og hvide eller grønne Lys paa rodmalede. Imidlertid vil en saa gennemgribende Forandring i vort Afmærkningssystem, som den her omhandlede, næppe kunne gennemføres uden stor Forvirring, der let vil afstedkomme saa stor Skade, at den vundne Fordel ikke vil kunne veje op herimod. I ethvert Tilfælde kan vi afvente, hvorledes Sagen udvikler sig i vore Nabolande.

Altsaa 1. Januar 1913 lægger Søkort-Arkivet ud med disse Forandringer, som jeg vil haabe ikke vil forvolde for meget Bryderi. De er alle indført efter moden Overvejelse og vil sikkert vise sig formaalstjenlige. For at lette Overgangen saa meget som muligt, maa Fagpressen

træde hjælpende til ved at anvende de samme Betegnelser m. m. Sker dette ikke, vil Overgangen og dermed Usikkerheden blive langvarig. Altsaa fra 1. Januar 1913: Metermaal, Retv. Kurser, Pejlinger og Retninger i Grader fra  $0^{\circ}$  til  $360^{\circ}$  fra N. om ad Ø., Lysvinkler, som de ses fra Søen. W. for Vest og E. for Øst.

C. Bloch.

## „Kend Dit Skib“.

Fra Ingeniør Tyge Dons-Petersen ved Ateliers et Chantiers de France i Dunkerque har vi modtaget følgende:

Alle Sagkyndige vil sikkert være Hr. Jac. v. Rosen taknemlig for hans Indsigelse mod en saa overfladisk Kritik som den, der fremkom i *Dansk Søfartstidende* af 3. Oktober, fra Prof. C. Hansens Haand af »Kend Dit Skib«, mere end ét Aar efter Bogens Udgivelse.

Denne Kritik forekommer mig ikke retfærdig, og ikke Prof. Hansen værdig, der jo i Følge sin Stilling bør være Landets første Autoritet paa Skibbygningens Omraade.

Prof. H.'s Kritik indskrænker sig nærmest til at citere løsrevne Sætninger i Bogen og paavise smaa Uklarheder deri under Navn af »Fejl og Misforstaaelser«. Uklarheder findes i alle skibbygningstekniske Bøger, ogsaa i danske, og at et Bogstav *B'* i Teksten bliver til *B* i Figuren, kan hænde i en hvilken som helst Bog, og er næppe værd at nævne.

I en Bog, som denne, har det ikke saa stor Betydning, om en Definition er absolut matematisk nøjagtig, saa længe den giver fuld Forstaaelse af, hvad det drejer sig om, den gør jo nemlig ikke Fordring paa at være en Lærebog for højere Undervisningsanstalter, og det er øjensynligt, at det er hos Prof. H., at mange af Misforstaaelserne maa søges.

»Kend Dit Skib« er en Bog, der længe har været savnet i den danske Navigationslitteratur, og dens praktiske Nytte vil være indlysende. Selvfølgelig er den ikke uden Fejl, her og der kan der findes Uklarheder, ligesom f. Eks. Afsnittet om Skibets Konstruktion kunde have været betydeligt moderniseret, og flere ret foreldede Detaljer kunde have været udeladt uden Skade. Men Bogen har sin store Betydning, og det er at aabne Navigatorernes Øjne for, hvilket uhyre Kompromis et Skib er. Skibsførere, og det er jo meget forstaaeligt, er aldrig helt tilfredse med deres Skib, og det er gerne Skibbyggerne, der maa høre for det. En Bog, som denne, giver Navigatoren et godt Indblik i, hvilke Vanskeligheder der maa overvindes for at producere noget godt i Skibbygning, og viser ham, hvorledes han kan faa den bedste Ydelse ud af, hvad der foreligger.

Desværre holder Skibbyggere i Almindelighed ikke af at give Navigatorerne mange Oplysninger om Skibets Egenskaber, formodentlig af Frygt for Konkurrence, og derfor har Sømand efterhaanden vænnet sig til at stole paa deres Erfaringer ved Skibets Behandling, men selv de bedste kan begaa Fejltagelser, hvilket ses af den Mængde Skibe, der aarligt forsvinder sporløst Verden over, og elementære Beregninger, baseret paa et teoretisk Kendskab, f. Eks. til Stabilitetslæren ved Ladning og Ballastning, er slet ikke at forsmaa.

Bogen giver et godt praktisk Grundlag for det nødvendige Kendskab til Stabilitet og har med Rette lagt særlig Vægt paa de to store Farer, som har været Aarsag til mange Forlis: *Synkrone Rulninger* og *løst Vand*. Disse Spørgsmaal er udførligt forklaret, uden Anvendelse af udviklede matematiske Ligninger, og hele Bogen igennem anvendes simple Eksempler til Forklaring af de Vanskeligheder, der maatte findes i Teksten. Endvidere har Oversætterne ganske omarbejdet Kapitlerne om Tonnage og Fribord, og disse Spørgsmaal, som mange finder van-



skelige, er gjort fuldtud forstaaelige og oplyst ved mange Eksempler.

Angaaende Prof. Hansens Bemærkninger, der nærmest indskrænker sig til en Kritik af de fire første Sider om Stabilitet, maa jeg sige, at jeg ikke ser andet end, at han har Uret.

Metacentret, som almindeligt defineret er utvivlsomt et nogenlunde fast Punkt (det er forøvrigt tydeligt forklaret paa S. 129); Prof. H. finder derfor en Modsigelse i Bogens Forklaring af Fænomenerne ved negativ Metacenterhøjde (det ofte forekommende Tilfælde, hvor Skibet har »Slagside«).

Det, det kommer an paa ved Stabiliteten, er Optriftsliniens Stilling med Hensyn til Tyngdepunktet (jeg taler naturligvis her om Projektionerne paa et Meridianplan ved tværskibs Krængninger). Til at anskuelligere dette Forhold anvendes Skæringspunktet mellem Optriftslinien og Diametralplanet, hvilket for smaa Krængninger kaldes Metacentret. For større Krængninger vil dette Punkts Stilling i Forhold til Tyngdepunktet ligeledes blive bestemmende for Stabilitetsmomentets Omløbsretning, idet vi faar negativ Stabilitetsarm, hvis det falder under, positiv, hvis det falder over, og 0, hvis det falder i Tyngdepunktet. Dette Punkt kaldes paa engelsk »The shifting metacentre«, men for Simpeltedens Skyld er det almindelig Sprogbrug at kalde det Metacenter, ogsaa for større Krængninger, og i en Bog, som denne, er der jo ingen Grund til at komplicere Sagerne, ellers kunde den jo ligesaa godt give hele Teorien om *Isocliner* og *Flotavol-Kurver* og den øvrige geometriske Stabilitetslære, hvis praktiske Nytte vist tør omstrides.

Angaaende Brugen af Ordene »metacentric height« og »height of metacentre« vil Prof. H. formodentlig ved at gennemtænke Sætningen finde, at han i sin Bemærkning giver Bogen Ret og ikke havde behøvet at undersøge den engelske Litteratur fra 1863. Han vil i alle moderne Bøger finde, at ved »height of metacentre« forstås Metacentrets Højde over Kølen.

Endvidere, naar Bogen taler om, at Skibet krænges af en udefra virkende Kraft, saa ligger det jo tydeligt i Ordet »krænges«, at det er en Svingskraft, der menes.

Kaptajn Kusk Jensen vil sikkert forbeholde sig Retten til et fyndigt Svar paa Prof. Hansens Angreb; men jeg fristes dog til at bemærke til Prof. Hansen, at i Almindelighed

$$\frac{a}{b} : c \quad a \\ bc,$$

samt, at et Skibs Længde som Regel udtrykkes ved Længden mellem Perpendikulærerne, hvilket er det samme som Vandliniens Længde, naar Skibet er lastet, og som kan benyttes, selv ved mindre Dybgang, da Fejlen er ringe. Yderligere maa jeg stærkt advare mod at anvende Prof. Hansens Koefficient  $\frac{1}{100}$  til Beregning af Vandlinienertimomentet i et hvilket som helst Tilfælde. Dette er en ren Erfaringskoefficient, som ingenlunde giver tilstrækkelig Tilnærmelse for alle Skibstyper. Saaledes finder jeg for en »Cross-channel« Turbinedamper med fine Linier, at  $\frac{1}{100}$  bør bruges. Tallene taler for sig selv.

Endvidere kan jeg underrette Prof. Hansen om, at blandt Teknikere er det almindeligt at bruge *BM* til *Langskibs* Stabilitetsberegninger i Stedet for *GM*, da Forskellen er forholdsvis lille, og en Del Ulejlighed ofte kan spares.

Jeg har tilladt mig at tage saa megen Plads op i *Dansk Søfartstidendes* Spalter, for at man ikke skulde forledes til at faa et fejlagtigt Indtryk af en Bog, som burde findes om Bord i ethvert dansk Skib, og som kan vække Navigatorernes Interesse for disse Spørgsmaal og muligvis bringe et bedre Samarbejde tilveje mellem dem og Skibsvogterne.

Dunkerque, den 1. November 1912.

Tyge Dons-Petersen, B. Sc.

## Fragtmarkedet.

Der har siden vor forrige Beretning fundet yderligere Tilbagegang Sted i Raterne fra Sortehavet og Azow, ligesom ogsaa Indien ligger svagere, men i andre Retninger er der ingen særlig nævneværdige Forandringer at konstatere. Vel er der i Øjeblikket mindre Begær fra Slaterne for Bomuld, og Befragterne søger nu, efter i den sidste Tid at have dækket sig saa rigeligt, at trykke Raterne. For andre Laster fra Slaterne er Fragterne derimod uforandrede, ligeledes fra La Plata. I alle Retninger ligger Kulfragterne særdeles faste, og i Særdeleshed har Begæret til Østersøen været betydeligt stærkere de sidste Dage, hvilket har medført en Stigning i Raterne. Ogsaa Returfragterne fra Østersøen viser fastere Tendens, da Tonnage ikke er overdreven rigelig. Der sluttedes i de forskellige Markeder bl. a. som følger i Ugens Løb:

Østen. Port Pirie/Antwerpen 40/6 pr. 1.—12. Januar (7,000). Palmekærner Madras Kysten/Marseille 37/ à 37/6 (-5 pCl.) pr. December—Januar. Ris Birma til U. K. eller Kontinentet 35/6 O. C. pr. Marts (6,000). Bombay til udsøgt Havn 26/6 à 27/ Dødvægt pr. December—Januar. Erts Bombay/Antwerpen eller Rotterdam 24/ pr. December.

Sortehavet etc. Store Baade fra Odessa, Kher-son, Nikolajeff etc. omkring 12/6 udsøgt Havn, mindre Baade Fres. 18, Algier Kysten (én Lossehavn), Fres. 16 à 17 Marseille eller Genua. Fra Sulina Fres. 17½ Neapel (4,000), 18/6 Rouen (2,500). Sejladsen paa Azow maa betragtes som forbi for i Aar.

Middelhavet. Salt Port Said/Kalkutta 12/ (6,000), Rangoon 11/ (4,000). Bomuldsfrø Aleksandria 14/ Hull, 14/6 London. Erts 6/3 Algier/Rotterdam (7,200 med 1,200—1,500 Tons daglig L. L. fri Tørn), 6/9 Hornillo/Rotterdam (5,000), 8/ Almeria/Glasgow (4,000). Fra Bilbao 6/6 Newport, 6/10½ Rotterdam, 7/6 Middlesbro.

Nordamerika. Portland (M.) til udsøgt Havn 4/ pr. Qr. tungt Korn (33,000 Qrs.), Boston/Avonmouth eller Rotterdam 4/, Kjøbenhavn 4¼ (25,000 Qrs.) Jernbaneskiner New York/Japan (to Havne) 40/ (6,000). Bomuld Charleston/Liverpool eller Bremen 60/, Galveston 67/6 à 70/. Tommer fra Golfen 150/ Dunkerque og London eller Southampton (1,200), 152/6 Bordeaux, 190/ à 192/6 Rosario, 160/ Vestitalien én Lossehavn, 162/6 to. Paa Timecharterbasis, prompt Levering U. S. Tilbagelevering Evropa 12/6 à 14/6 Dødvægt.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen 24/3 O. C. (-6 d. direkte Havn) pr. December—Januar—Februar. Fra Bahia Blanca 24/6 pr. 25. Januar—25. Februar.

Østersøen. Reval 1¼ à 1/6. Hvedebasis til Rotterdam. Fra Riga Fres. 24—25 Hør til Ghent, 26 Dunkerque, 15/6 à 16/6 pr. Load Sveller til Birkenhead, 41/ D. B. B. til Kulhavn Bristol Kanalen, 36/ London, Fres. 42 Antwerpen, Fres. 42 D. B. 1/8 Boards Rouen. Libau 1/3. Havrebasis Rotterdam, prompt, 1/1½ primo December, 1/4½ à 1/5¼ Antwerpen, 1/6 à 1/7½ Rouen. Sukker Danzig/London 8/ à 8/6, Liverpool eller Greenock 9/ à 9/6. Fra Norrköping noteres 1/9 pr. Qr. (336 lbs.) Havre til Rouen og fra Windau 2/ (320 lbs.) til Rochefort for Baade paa 8,000/9,000 Qrs.

Kulfragterne. Fra Firth of Forth 7/3 à 7/6 Stockholm, 7/3 à 7/6 dansk Provinshavn (1,200—1,400), 7/3 Libau (2,000), 11/ Algier (1,900), 14/ Genua, Savona eller Livorno (2,100), 8/6 Nordnorge (1,600). Fra Tynen eller Blyth 5/ Hamburg eller Rotterdam (2,000—3,000), 7/ Brunsbüttel (2,300), 7/3 Libau (2,100), 13/9 à 14/ Genua, 15/6 à 16/ Venedig, 12/6 Marseille, 13/3 à 13/6 Neapel, 12/1½ Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport 8/6 Kjøbenhavn (2,000), 9/ Stockholm (1,850), 11/ Oporto (1,000), 9/ Lissabon (3,300), Fres. 14 Algier, 13/6 à 13/9

(Fortsættes Side 630.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Eyropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Alstunde i Semil (Sm), KABELLÆNGDER (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der anzaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2759. Væger udlagt.** Dronningedysen V. Inder-Bredning. Isefjord. Til Vejledning ved Udkastning af Kyd er der e. 550 m VNV. fra Halmprikken S. for Dronningedysen udlagt en Væger med grøn Stage i 8 m Vand. 55° 48' (28') N. Br. 11° 49' (40') Ø. Lgd. (Kort Nr. 151. Danske Lods, Side 515. Søm.-Fort., Side 40.)

**2760. Vrag borttaget.** Livø N. Lægster-Bredning. Limfjorden. Vraget af Galeasen »Geertje«, e. 3000 m NV. fra Livø NØ-Pynt, er borttaget og Almærkning inddraget. Livø NØ-Pynt: 56° 54' N. Br. 9° 05' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2696. Kjøbenhavn 1912.)

**2761. Fyr forandres.** Øre, Stubbekjøbing og Boga. Smaalands-Farvandet. Den 4de December 1912 forandres følgende Fyr i Smaalands-Farvandet:

1) Øre Vinkelfyr forandres fra at vise fast Lys til at vise Lys med Lu-Formærkelser hver 5 Sek., Lys e. 3 Sek., Mørke e. 2 Sek. Samtidig forandres den røde Lyvinkel til at lyse fra N. 84° V. til e. N. 72° V. I øvrigt uforandret. 55° 00' 25" N. Br. 11° 52' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160, 185, 251 og 257. Danske Lods, Side 535. Fyr-Fort., Nr. 491.)

2) Boga Vinkelfyr forandres fra at vise fast Lys til at vise Lys med Lu-Formærkelser hver 5 Sek., Lys e. 3 Sek., Mørke e. 2 Sek. Samtidig forandres Lysevnen til 17, 13½ og 11 ½ Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. I øvrigt uforandret. 54° 56' 11" N. Br. 11° 59' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 257. Danske Lods, Side 576. Fyr-Fort., Nr. 518.)

3) Stubbekjøbing Vinkelfyr forandres fra at vise fast Lys til at vise Lys med Lu-Formærkelser hver 5 Sek., Lys e. 3 Sek., Mørke e. 2 Sek. Samtidig forandres Lysevnen til 15½, 11½ og 9½ Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. I øvrigt uforandret. 54° 58' 27" N. Br. 12° 01' 54" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 257. Danske Lods, Side 577. Fyr-Fort., Nr. 517.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1714, Pkt. 9, 10 og 11. Kjøbenhavn 1912.)

**2762. Fyr midlertidigt forandret.** Langanes. Island-NØ-Pynt. Ifølge Telegram fra Islands Ministerium er Langanes Fyr midlertidigt forandret til at vise Et-Blink hver 10 Sek. 66° 22' (34') N. Br. 14° 32' (17') V. Lgd.

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2763. Vrag forgæves eftersøgt.** Ølands Södra Udde. Sverrig. Vraget af Damperen »Ariela«, som var sunket 2 å 4 Sm S. i Ø. fra Lys- og Fløjteenden ved Ølands Södra Udde, er forgæves eftersøgt. Lystønden: 56° 06' N. Br. 16° 23½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2703. Kjøbenhavn 1912.)

**2764. Fyr forandret.** Botveskär. Stockholm Skærgaard. Botveskär Lyufyr, der viser To-Lyn hver 6 Sek., er nu forandret. Lysot er grønt fra Botveskärlandet NØ for Fyret til N. 70° Ø., hvidt derfra til S. 16° V., grønt derfra til S. 65° V., hvidt derfra til S. 68° V., rødt derfra til S. 77° V. Linsesparat af 4de Orden. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. 59° 44' 07" N. Br. 19° 11' 17" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2579. Kjøbenhavn 1912.)

**2765. Baaker og Fyr oprettes.** Ume Älf. Bottniske Bøgt. Paa Tuftvan skal opføres 2 Staughbaaker e. 125 m fra linnuden. Fra hver Baake skal vises en hvid Lanterne. Baakerne overet leder gennem Indsejlingsrenden. Forbaaken: 63° 44' 54" N. Br. 20° 19' 19" Ø. Lgd. 300 m fra Teglværkskorsten opføres en Baake paa 63° 47' 26" N. Br. 20° 18' 52" Ø. Lgd. Skorstenen overet med Baaken leder gennem Myrsandsrännan. De nuværende 4 Baaker paa Tuftvan og Teglværket vil blive borttaget.

Courarys Nub vestre Kant og N. 60½° V. fra Kauten af Newbury Neck. 44° 23' 45" N. Br. 68° 31' 08" V. Lgd.

**2786. Advarsel.** Boreforfæjter. Boston Harbor. Massachusetts. I Main Channel udføres Boreforfæjter fra 2 Arbejdsforfæjter, der hver har 2 Pramme med Dyna-mit. Man advares mod at kollidere med disse Pramme og Forfæjter. Under Tæge gives Signal Boston: 42° 20' N. Br. 70° 53' V. Lgd.

**2787. Vrag.** »Håndkerchief« Fyrskib SV. Nantucket Sound. Massachusetts. To Spir, som regede et Par Meter ud af Vandet, og som syntes fast i et Vrag, er observeret e. 4 Sm S. 71° V. fra »Håndkerchief« Fyrskib, der ligger paa 41° 29½' N. Br. 70° 04' V. Lgd.

**2788. Fyr forandres.** Bellevue. Delaware River. Omtrint den 18de December 1912 forandres Bellevue Bøglfyr til et hvidt, fast Fyr. 39° 43' 13" N. Br. 75° 31' 06" V. Lgd.

**2789. Vraglystønde udlagt.** Baltimore. Chesapeake Bay. En lodret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt i 10, m Vand, e. 28 m S. 56° Ø. fra Vraget af »Andrew Johnson«, der ligger S. 75½° V. fra Seven-Foot Knoll Fyr og S. 30½° Ø. fra Cutoff Channel Forfyr. Seven-Foot Knoll Fyr: 39° 09½' N. Br. 76° 24½' V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

**2780. »South Pass« Fyrskib atter udlagt.** Mississippi River. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. »South Pass« Fyrskib Nr. 43 er atter udlagt. 28° 59' 09" N. Br. 89° 06' 47" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1008. Kjøbenhavn 1912.)

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

**2791. Oplysning om Afmærkning.** Cayenne. Frank Guyana. 1) Saint Francois Skær er afmærket med en rød og sort vandret stribet Spidstønde. 2) Le Tas de Roches er afmærket med en sort Spidstønde. 3) Le Cercueil Skær er afmærket med en sort Spidstønde. 4) Anglaise Skær er afmærket med en sort Spidstønde.

2) Barren er afmærket med 2 sorte Spidstønder: a) Bouée Nord Nr. 1, S. 30° Ø. fra L'Enfant Perdu og N. 11° Ø. fra Céperon Fyr. b) Bouée Sud Nr. 2, henholdsvis S. 18° Ø. og N. 24° V. fra samme Punkter. Disse 2 Tønder giver en N.-S.-lig Retning for Passagen over Barren, men de flyttes, naar Lobet forandrer sig.

3) Ø-Siden af Lobet er afmærket paa følgende Maade: a) Major Skær ved en sort Spidstønde, S. 11° Ø. fra L'Enfant Perdu og N. 3° V. fra Céperon Fyr. b) Aimable Skær ved en sort Spidstønde, henholdsvis S. 8° Ø. og N. 28° V. fra samme Punkter. c) Mailard Skær ved en sort Spidstønde, henholdsvis S. 7° Ø. og N. 50° V. fra samme Punkter. Ø. for Montesquion Skær ligger en sort Spidstønde henholdsvis S. 6° Ø. og S. 17° V. fra samme Punkter.

4) V-Siden af Lobet er afmærket ved røde Spidstønder Nr. 1, 2, 3 og 4. Tønde Nr. 1 ligger N. 47° V. fra Céperon Fyr og S. 5° Ø. fra L'Enfant Perdu, Nr. 2 henholdsvis N. 68° V. og S. 4° Ø. fra samme Punkter, Nr. 3 henholdsvis S. 75° V. og S. 4° Ø. fra samme Punkter, Nr. 4 henholdsvis S. 60° V. og S. 3° Ø. fra samme Punkter

5) Paa N.-Siden af Le Cheval Blanc Skær ligger en rød Spidstønde, henholdsvis S. 37° V. og S. 5° Ø. fra samme Punkter.

6) N. for Saint Paul Skær, der har 3 m Vand, ligger en hvid og sort vandret stribet Spidstønde, henholdsvis S. 33° V. og S. 4° Ø. fra samme Punkter. Céperon Fyr: 4° 56' 20" N. Br. 52° 19' 57" V. Lgd.

**2792. Fyr bygges.** Punta Negra. Radiotelegraf-Station aabnet. »Banco Inglés« Fyrskib. Rio de la Plata. 1) Paa Punta Negra paa Nordsiden af Rio de la Plata bygges et Fyrtaarn. 34° 54' 00" S. Br. 55° 15' 30" V. Lgd.

2) Paa »Banco Inglés« Fyrskib er aabnet en Radiotelegraf-Station med en Rækkevidde af 27 Sm. Kaldesignal: U P Y. 35° 06' 30" S. Br. 55° 56' 30" V. Lgd.

**2793. Fyr tændt.** Kap Cooper Key. Long Reach. Magellan Strait. Chile. Paa Kap Cooper Key paa N.-Siden af Long Reach er tændt et hvidt Lyntfy, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn ½ Sek., Mørke 4½ Sek. e. 53° 15½' S. Br. 73° 12½' V. Lgd.

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2794. Fyr tændt.** Porto-canalé di Castiglione della Pescaja. Italien V.-Kyst. Paa Hovedet af S.-Molen ved Inullobet til Porto-canalé di Castiglione della Pescaja er tændt et grønt Fyr med

**2766.** Ledelyr tændt. Sikeå. Bottniske Bugt. Ledelyrene ved Sikeå Haven er nu tændt. De er oventil i S. 27½° Ø. c. 64° 09' N. Br. 20° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 2638. Kjøbenhavn 1912.)

**2767.** Fyr tændt. Ursviken. Bottniske Bugt. Paa Sundgrundskajen ved Ursviken skal tændes et hvidt og rødt fast Fyr. 64° 41' 01" N. Br. 21° 12' 15" Ø. Lgd.

**2768.** »Plevna« Fyrskib indtraget. Bottniske Bugt. Rusland. »Plevna« Fyrskib er indtraget for Vinteren. c. 65° 26' N. Br. 24° 22' Ø. Lgd.

**2769.** Vrag mellem Strömungsskålan Fyr og Rönnskär. Bottniske Bugt. Finland. En Mastløstump med Raab og observeret over Vandet paa c. 63° 02' 06" N. Br. 20° 43' 18" Ø. Lgd. Vraget indtror sandsynligvis fra Barken »Herme«.

**2770.** Fyr tændt. Stalsen. Windau N. Østersøen. Rusland. Paa Kysten ved Landsbyen Stalsen, c. 3 Sm N.-lig fra Windau, er tændt et hvidt, fast Fyrskib. Flammens Højde: 9 m. Brændelid: September—Januar, naar Fiskerne er paa Søen. 57° 26' 28" N. Br. 21° 36' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.)

**2771.** Oplysning om Fyr. Heistørnest. Hala. Tyskland. Heistørnest hvide Lynlyr lyser Horizonten rundt. 54° 39' 07" N. Br. 18° 47' 08" Ø. Lgd.

Højde Meddelelse fra det danske Konsulat i Danzig er Fyret for Tiden i Uorden. Fyret vil derfor indtil videre vise hvidt, fast Lys eller muligvis blive slukket. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 1619. Kjøbenhavn 1910.)

**2772.** Vrag uskadeliggjort. Klælar Fjord. Vraget af Damperen »Askersund«, c. 1 Sm NØ. t. Ø. fra »Bülke« Fyrskib, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. 54° 28½' N. Br. 10° 16½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 1886. Kjøbenhavn 1911.)

**2773.** Fyr midlertidigt upeholdt. Friedr. Friedr. Klælar Fjord. Urværket til Friedr. ort Fyrs Ø-lige Lysvinkel er beskadiget, man maa derfor indtil videre ikke stole paa at den viser rigtig Kanoner eller paa at den brænder. 54° 23½' N. Br. 10° 11½' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2774.** Oplysning om Fyr. Norge. 1) Ravnflaeret Fyrlampe er flyttet til Storskjær og kaldes heretter Storskjær Fyrlampe. Fyret viser Et-Lyn c. hver 5 Sek. Lyset er hvidt fra N. 6° V. fri Ø. om Gjettyrgeen, til N. 28° Ø. fri V. om Galien; grønt derfra til N. 45° Ø. fri Ø. om Konteskjærene; hvidt derfra til N. 49° Ø. fri V. om Ranskjær; rødt derfra til N. 53° Ø.; grønt derfra til N. 58° Ø. fri S. om Kibergneset; hvidt derfra til S. 82° V. fri S. om Skæpen ved Komagvæ; grønt derfra til N. 6° V. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Storskjær Fyr: 70° 14' 53" N. Br. 20° 10' 59" Ø. Lgd.

2) Bergholmen Fyrlampe, Tanulfjord, er tændt. Fyret viser Et-Lyn hver 5 Sek. Lyset er grønt fra N. 28° Ø. fri V. om Gousa til N. 36° Ø. fri Ø. om Areholmen; hvidt derfra til N. 50° Ø. fri N. om Molvikskjæret; rødt derfra til N. 67° Ø. fri S. om Spika; hvidt derfra til S. 28° V. midt i Indløbet til Torlopp; rødt derfra til S. 62° V. fri N. om Fiskenes; hvidt derfra til S. 66° V. fri S. om Terskjærret S. for Vestre Staholmen; grønt derfra til N. 89° V. fri N. om Store Staholmen; hvidt derfra til N. 28° Ø. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. 70° 31' 03" N. Br. 17° 19' 48" Ø. Lgd.

3) Kunnum Fyrlampe, Svølvaer, er tændt. Fyret viser Grønt Lys med En-Formørkelse. Flammens Højde: 6 m. 68° 13' 32" N. Br. 14° 34' 15" Ø. Lgd.

4) Jomfruen Fyrlampe, Svølvaer, er tændt. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelse. Flammens Højde: 5 m. 68° 13' 40" N. Br. 14° 34' 30" Ø. Lgd.

5) Kloostonen Fyrlampe, Svølvaer, er tændt. Fyret viser grønt Lys med En-Formørkelse. Flammens Højde: 5 m. 68° 13' 36" N. Br. 14° 34' 35" Ø. Lgd.

6) Vabehnet Fyrlampe, Svølvaer, er tændt. Fyret viser rødt Lys med En-Formørkelse. Flammens Højde: 5 m. 68° 13' 32" N. Br. 13° 34' 28" Ø. Lgd.

**2775.** Retteise til »E. I. S.« Nr. 2408. Pkt. 2, 1912. Maasosund. Maasosund Fyrlampe ligger paa 70° 59' 45" N. Br. 24° 59' 20" Ø. Lgd.

**2776.** Skydeveiser. Guxhaven. Elben. Tyskland. Fra den 27de November til den 18de December 1912 afholdes Skydeveiser ved Guxhaven mellem Kl. 8 Fm. og Kl. 3 Em. Den 2den, 3die, 5te, 7de, 10de, 12de, 16de og 17de December skydes tillige om Natten mellem Kl. 5 og Kl. 12. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Tønde H—Tønde 6, mod S. af Linien: Grøloner Brake—Tønde 16. Under Forberedelserne til Skydning og under Skydepauserne heljes det internationale Signalfag B halvt op paa Kugelhøje og Grimmetorm. Krigsskibe, Post- og Passagerdampere kan da passere. Under Skydning er Flag B hejst helt op, og al Passage er forbydt. Efter endt Skydning hales Flag B halvt ned og en sort Kugle hejses paa Signalmasten, Skibe kan da passere paa egen Risiko, og de maa passe ved paa Støbetrosser. Flag B og Kuglen hales helt ned, naar Skydelejet er helt ryddet og kan passeres uden Fare. Dampere med Havnuffs Flag og et rødt Flag paa Toppen eller en rød Lantørne over Toplantørnen ligger

ude. Et rødt Flag paa Guxhaven Fyrtårn betyder, at der ikke skydes den Dag. Guxhaven Fyr: 53° 52' N. Br. 9° 42' Ø. Lgd.

**2777.** Afmærkning forandret. Roornot. Zandtreek. Zageet van Zieriksee. Holland. I Roornot ligger Stumpen Nr. 3 i 18½ m Vand paa 51° 36' 26" N. Br. 3° 34' 38" Ø. Lgd., Stumpen Nr. 4 i 13½ m Vand paa 51° 36' 26" N. Br. 3° 37' 12" Ø. Lgd., Stumpen Nr. 6 i 5½ m Vand paa 51° 36' 44" N. Br. 3° 38' 42" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 3½ m Vand paa 51° 36' 37" N. Br. 3° 38' 46" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 3 a er udlagt i 9½ m Vand paa 51° 36' 39" N. Br. 3° 39' 07" Ø. Lgd.

I Zandtreek ligger Spidstønde Nr. 3 i 4½ m Vand paa 51° 32' 26" N. Br. 3° 40' 58" Ø. Lgd. og Stumpen Nr. 2 a er udlagt i 5½ m Vand paa 51° 32' 36" N. Br. 3° 41' 06" Ø. Lgd. I Karvandel ved Kampens Nieuwand ligger Spidstønde Nr. 3 i 3½ m Vand paa 51° 32' 38" N. Br. 3° 41' 26" Ø. Lgd. og Stumpen Nr. 2 i 4½ m Vand paa 51° 32' 33" N. Br. 3° 41' 33" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 444. Kjøbenhavn 1912.)

**2778.** Søværke forandret. Bierwilt. Wester-Scheide. Stumpen Nr. 3 paa Bierwilt Red har faaet en afstumpet Kegle som Topbetegnelse. 51° 21' 1" N. Br. 3° 42' 4" Ø. Lgd.

**2779.** Afmærkning forandret. Scheide. Ovenfor Bat er sket følgende Forandringer i Afmærkningen: 1) Stumpen Nr. 51 ligger i 5½ m Vand paa 51° 21' 39" N. Br. 4° 14' 26" Ø. Lgd. 2) Stumpen Nr. 64 ligger i 5½ m Vand paa 51° 15' 13" N. Br. 4° 18' 49" Ø. Lgd. 3) Stumpen Nr. 71 a er udlagt i 5½ m Vand paa 51° 14' 28" N. Br. 4° 21' 06" Ø. Lgd.

**2780.** Tønde ombyttet med Lystønde. Krankeleon. Scheide. Belgien. Stumpen Nr. 63 ved V.-Spidsen af Bank van Krankeleon er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek. 51° 15' 16" N. Br. 4° 18' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 2539. Kjøbenhavn 1912.)

**2781.** Lys- og Klokkeløst midlertidigt indtraget. Barrow Deep. Thomsen. England. Lys- og Klokkeløst som til Forsøg var udlagt c. 2 Kl N. 19° Ø. fra Barrow Lys- og Klokkeløst (Nr. 1), er midlertidigt indtraget. Barrow Lys- og Klokkeløst: 51° 41½' N. Br. 1° 18½' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 1177. Kjøbenhavn 1912.)

**1782.** Afmærkning forandret. Harwich Approaches. 1) N. E. Bawsey sorte Spidstønde med Stage og Ballon er flyttet 3 Kl N. 13° Ø. efter til 52° 01' 57" N. Br. 1° 35' 55" Ø. Lgd. 2) Shijwasi Sand: a) N. E. Shipwash sorte Spidstønde med Stage og 2 Balloner er flyttet 2 Kl N. 21° Ø. efter til 52° 01' 00" N. Br. 1° 38' 56" Ø. Lgd. b) West Shipwash sort og hvid tændte Stumpen er flyttet 2 Kl N. 49° Ø. efter til 51° 57' 46" N. Br. 1° 36' 18" Ø. Lgd. c) South Shipwash sorte og hvide vandret stribe Kugelhøje med Stage og Trekant er flyttet 2 Kl N. 57° Ø. efter til 51° 53' 26" N. Br. 1° 34' 28" Ø. Lgd.

3) »Long Sand« Fyrskib er flyttet 3 Kl N. 25° Ø. efter til 50° 47' 36" N. Br. 1° 40' 29" Ø. Lgd.

**2783.** Belysning forandret. Rosyth. River Forth. Skotland. 1) De to Fyr, der viser et rødt, fast Lys løbet over et hvidt, fast Lys, staar nu henholdsvis 4½ Kl N. 79° V. og 0½ Kl S. 61° V. fra Dhu Craig. De vises fra Stillasker paa Yderenden af Molen, som opføres; de flyttes ned efter efterhånden som Arbejdet gaa frem.

2) Paa en Due d'Albe, c. 280 m N. 86° V. fra Long Craig og S. 18° Ø. fra Y.-Enden af Gult Ness, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 2,5 m.

3) Paa en Due d'Albe, c. 7 Kl N. 65° V. fra Long Craig og S. 63° V. fra N.-Enden af Gult Ness, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 2,5 m.

4) Paa Yderenden af Crombie Pier, som er under Bygning, er tændt 2 grønne, faste Fyr ved Siden af hinanden. Paa Pieren, som nu strækker sig c. 2½ Kl S. efter fra Kinniny Point, er der en Række hvide Lys med c. 30 m mellem Lysete.

Fyrene under 2 og 3 er tændt paa Grund af Uddybningarbejder. Dhu Craig: 56° 01½' N. Br. 3° 26½' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 78. Kjøbenhavn 1910.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**2784.** Afmærkning forandret. Southampton Water. England. 1) Dean's Lake Lystønde er ombyttet med en sort og hvid tændt Stumpen, mærket »Dean's Lake«.

2) En sort og hvid tændt Lystønde, »Dean's Elbow«, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek., er udlagt 4 Kl N. 38° V. fra Dean's Lake Tønde og 8½ Kl S. 84° V. fra Fyret paa Nether Pier. 50° 51¾' N. Br. 1° 22' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2785.** Tønde udlægges. Darlings Island Shoal. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrænt den 20de November 1912 udlægges Darlings Island Shoal Spirtønde 2, S. 40° V. fra

Far-formørelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Synsvidde: 5 Sm. 42° 45' 42" N. Br. 10° 52' 48" Ø. Lgd.

**2795. Fyr atter normalt.** Punta Imperatore. Ischia. Italien V.-Kyst. Fyret paa Punta Imperatore brunder atter normalt. 40° 42' 37" N. Br. 13° 51' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2105. Kjøbenhavn 1912.)

**2796. Lystønde atter udlagt.** Secche di Licosa. Italien V.-Kyst. Lystønden ved Secche di Punta Licosa er atter udlagt. c. 40° 15' N. Br. 14° 54' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2743. Kjøbenhavn 1912.)

**2797. Lysvinkel atter indsat.** Punta Crani. Otranto. Italien Ø.-Kyst. I Punta Crani Fyr er atter indsat den røde Lysvinkel, der lyser fra N. 31½° V. gennem N. til N. 58½° Ø. 40° 09' 09" N. Br. 18° 29' 40" Ø. Lgd.

**2798. Fyr forandret.** Ak-Metschet. Sorte Hav. Rusland. 1) Det hvide, røde og grønne Lynfyrr i Ak-Metschet viser grønt Lys fra N. 25½° V. til N. ½° Ø.; hvidt Lys fra N. ½° Ø. til N. 19¼° Ø., lyser kun med lidt styrke fra N. 1¼° Ø. til N. 17½° Ø., i den øvrige del af Vinklen er Lyset svagt; rødt Lys fra N. 19¼° Ø. til N. 45½° Ø. Flammens Højde: 12 m. c. 45° 30½' N. Br. 32° 42' Ø. Lgd.

2) Et hvidt, fast Fyr er tændt c. 450 m S. 6° V. fra ovennævnte Lynfyrr. Flammens Højde: 32 m. Man maa ikke stole paa, at dette Fyr brænder.

Disse 2 Fyr overet kan benyttes ved Indsejling i Bugten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1569. Kjøbenhavn 1912.)

**2799. Tønder udlagt.** Sevastopol. Sorte Hav. 1) Ved det V-lige Rev fra Pavlovski (Paul) Pynten, 72 m N. 55° V. fra Fyret paa Pynten, er i 11 m Vand 57 m fra Land udlagt en rød Spiritønde med Kegle med Spidsen nedad.

2) Ved det N-lige Rev fra samme Pynt, 113 m N. 13½° V. fra Fyret, er i 11 m Vand 94 m fra Land udlagt en lignende Spiritønde. Fyret: 44° 37' N. Br. 39° 32' Ø. Lgd.

**2800. Lystønder udlagt.** Kertsch-Jenikale Stræde. Azovske Hav. Ved Indløbet til Kertsch-Jenikale Stræde fra det Azovske Hav er der ved Siden af de to første Spiritønder udlagt to Lystønder, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,7 Sek. Ved Siden af den første røde Spiritønde paa V-Siden af Kanalen er udlagt en rød Lystønde, der viser rødt Lyn; ved Siden af den første sorte Spiritønde paa Ø-Siden af Kanalen er udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Lyn. c. 45° 22' N. Br. 36° 41' Ø. Lgd.

**2801. Grunde.** Cape Negro N. og Tetuan Bay. Marokko. 1) En Grund med 7,4 m Vand ligger 4 Sm N. 26° Ø. fra Montt Verde og N. 29° V. fra den lille Øe ud for Ø-Pynten af Cape Negro. 35° 48' 10" N. Br. 5° 20' 18" V. Lgd. (iflg. engelsk Kort Nr. 142.)

2) En Grund med 7,4 m Vand ligger c. 1 Sm N. 25° Ø. fra White Fort N. for Indløbet til Tetunn River. 35° 38' 05" N. Br. 5° 16' 05" V. Lgd. (iflg. engelsk Kort Nr. 3578.)

**IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.**

**2802. Fyr tændt.** Mogadiscio. Benadir. Afrika. Paa Kysten Ø. for Mogadiscio er tændt et hvidt Blinkfyrr, der viser Et-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 5 Sm. 2° 02' 04" N. Br. 45° 21' 23" Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**2803. Fyr tændes.** Batoe Makele. Poeloe Tello. Sumatra V.-Kyst. Følgende Ledelyr skal tændes ved det N-lige Løb til Poeloe Tello: 1) Et hvidt Blinkfyrr paa N.-Kanten af Øen Batoe Makele. Synsvidde: c. 13 Sm. 2) Et rødt, fast Fyr paa Revet, der skyder sig ud fra NV-Pynten af denne Øe. Synsvidde: c. 10 Sm. Poeloe Tello: 0° 03' S. Br. 98° 17' Ø. Lgd.

**2804. Fyr tændes.** Singkel. Sumatra V.-Kyst. Ved Singkel skal tændes et hvidt Blinkfyrr paa c. 2° 17' N. Br. 97° 47' Ø. Lgd. Synsvidde: c. 13 Sm.

**2805. Fyr tændes.** Etna-droogte. Fyr forandres. Arneuiden-droogte. Java S. Paa Etna-droogte skal tændes et hvidt Blinkfyrr. Synsvidde: c. 10 Sm. 5° 17' S. Br. 106° 54' Ø. Lgd. Samtidig forandres Arneuiden-droogte hvide Fyr ved Formørelser til et rødt Blinkfyrr.

**2806. Skær fundet.** Amutei Tø. Naju Group. Korea (Choson) V.-Kyst. 31½ Kl S. 60½° V. fra Toppen (1159) af Amutei Tø, der ligger paa 34° 50½' N. Br. 126° 03½' Ø. Lgd., er fundet et Skær, som er tort ved Lavvandet.

**2807. Lystønder udlagt.** Hakodate. Hokushu S.-Kyst. Japan. N. for Benten Zaki ved Hakodate opløses en Bøjlebrøder. Ud for N.-Enden af denne paa 41° 47' 16" N. Br. 140° 41' 48" Ø. Lgd., og ud for dennes S.-Ende paa 41° 46' 45" N. Br. 140° 41' 55" Ø. Lgd. er udlagt en rød Lystønde med Ballon paa Toppen. Begge Lystønder viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 2 Sm.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Novbr. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	116½	116½	116½
Danmark	114	114½	115
Norden	121¾	124¾	124¾
Gorm	—	—	—
Carl	127—	127½	127½
Dannebrog	131½	131½	131½
Skjold	109¾	109¾	109¾
Urania	44½	44½	44½
Neptun	124—	123¾	124
Dampsk. af 1896	125½	125½	125½
Hejndal	132¾	132¾	132¾
Østasiatisk	133¾	133¾	134
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	131½	131½	131½
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	76½	76¾	76
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5½% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort	—	—	—
3½% uops. Stats	—	86½	88½
3½% Husejer Kreditk.	84	83¾	85
3½% Kbhnvs Kreditf.	—	89	90
4% — — — 2. Serie	93½	93	93¾
4% — — — 1.	—	95	97
3½% Østift. Kreditf.	—	88½	90½
4% — — — 2.	—	91½	92
3½% Landkreditk.	—	86¾	88¾
4% Østift. Kreditf.	—	91¾	92

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger	
Nationalbank	110¾		140	142	
Privatbank			110¾	111	
Landmandabank			140½	140¾	
Handelsbank			144½	144¾	
Grundejerbank			13	14	
Burm. & Wain			98½	98½	
Helsingørs Jærnsk.		99		99	99½
Sukkerfabr.		227—	—	227½	227¾
Bryggeri Aktier		216½	—217	216½	216½

**Vekselkurser d. 20. November 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.24	18.19
Paris	72.25	—
Amsterdam	160.90	—
Wien	75.40	—

**Notering paa Berlins Børs d. 19. November 1912.**

Russiske Noter	215.75
4% Russiske Consols	89.75
3½% — — — Boden Kredit	85.80
5% Mexikanske 1899	98.70
5% Rumænske Stats	100.10
4% — — — 1890	93.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 168,000, „Danmark“ 208,000, „Norden“ 288,000, „Carl“ 156,000, „Dannebrog“ 286,000, „Skjold“ 116,000, „Urania“ 140,000, „Dampskib. af 1896“ 148,000, „Heimdal“ 186,000, „Gorm“ 92,000, „Neptun“ 136,000, „Dansk-russisk“ 696,000, „Østasiatisk“ 200,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

**2808. Fyr slukket.** Nakato Sima (Shima). Inland Sea. Det hvide, faste Fyr paa NV-Pynten af Nakato Sima er slukket. 34° 07' N. Br. 132° 59 1/2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 422. Kjøbenhavn 1911.)

### Bekendtgørelser m. m.

**2808. Blokadestemmelse.** Joniske Hav. Grækenland. Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den græske Regering opløvet Blokaden foran Prévéza og Arta Bugt; derimod er Blokaden af Epirus Kyst blevet udstrakt til Avlona. Den blokerede Kyststrækning ligger mellem 40° 49' N. Br. 19° 10' Ø. Lgd. og 39° 00' N. Br. 20° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2686. Kjøbenhavn 1912.)

**2810. Blokadepåbød.** Sorte Hav. Tyrkiet. Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den tyrkiske Regering opløvet Blokaden af de ungriske Havne. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2627. Kjøbenhavn 1912.)

**2811. Fyr atter tændt.** Røde Hav. Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium or de tyrkiske Fyr i det Røde Hav, som har været slukket under Krigen med Italien, atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2182. Kjøbenhavn 1911.)

**2812. Karantænestemmelse.** Sverrig. — Hongkong er erklæret pestfri og Yokohama kolerasmitet.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korts eller Boges Nr. N betyder: Ny Kort eller ny Bog; R: revideret, ny Udgave; † annulleret; T: Tilhæg.

R 360 England, Oktober 1912.  
North Atlantic ocean. — Bermuda Islands.  
R 1315 Bermuda Islands. — The Narrows.  
R 867 Bermuda Islands. — The Narrows to Hamilton.  
R 857 China. — Kyau chau bay.  
R 1598 England, south-east coast. — Dover harbour.  
R 109 England, east coast. — River Hamber entrance.  
R 2073 France, north coast. — Cape Barleur to Causseilles.  
R 2660 a China sea. — China sea, southern portion.  
R 1965 Tong King Gulf. — Kun lakh to Kao tao islands.  
R 1169 Tong King Gulf. — Approaches to Port Courbet.  
† 1453 China sea. — Chiapu road.  
T Supplement to North Sea Pilot, Part IV, 1909.  
N Tide Tables 1913.

Genua, 15/6 Venedig, 15/ Brindisi (3,600), 16/ Piræus (4,000—5,000), 13/6 Port Said (5,000—7,000), 15/9 Colombo, 15/6 Bombay, 11/6 Las Palmas eller Tenerife (4,000—5,000), 12/ Madeira (2,700), 22/6 Rio Janeiro eller River Plate.

Skrevet den 19. November 1912.

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uforandret fra sidste Uge. Fra Danmark er atter sluttet nogle Korn- og Kartoffellaster, som kan gentages; Tyskland har ligeledes nogle Korn- og Trælaster; Syd- og Vestsverig er mattere med kun enkelte Laster, medens Østnorge har nogle flere Laster af Træ og Feldspath til uforandrede og i enkelt Tilfælde lidt højere Tilbud. Der er saaledes ikke Mangel paa Laster for den ledige Tonnage, men enkelte Skibe er oplagt. For næste Aar udhydes en Del Laster, men Noteringerne er, som man kan vente, lavere end dette Aars Fragtrater, saa at man maa haabe, at Rederne holder sig tilbage fra at slutte forud, naar Raterne ikke kan betegnes som absolut gode.

Returfragter Vest fra samt Mellemrigsfragter er vedvarende faste 10 à 11 £ fra Østbritannien til Danmark, 9 à 10 £ til Østnorge og Tyskland pr. Keel Kul, 8/6 à 10/ pr. Tons til franske Kanalhavne, Claylaster fra Cornwall er uforandret faste saavel til skotske, norske som tyske Havne.

### Havarier og Forlis.

**Mercur**, 3/m. Skonnert af Reval, kom den 12. ds. paa Rejsen til Aalborg paa Grund i Limfjorden udfor Hals Skanse; kom senere flod ved egen Hjælp og fortsatte til Aalborg, tilsyneladende ubeskadiget.

**Smart**, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 12. ds. udfor Lissabon bleven oversejlet af en portugisisk Fiskedamper. Skonnerten sank straks efter Sammenstødet. Mandskabet blev reddet af Fiskedamperen og landsat i Lissabon.

Skibet, der er bygget af Eg i 1901, maalto 209 Netto Reg.-Tons. I **Agøborg**, Skonnert af Kolding, paa Rejse fra Nykjøbing F. til Rostock i Ballast, kom den 13. ds. paa Grund paa Kroghagen ved Gjedser. Svitzers assisterede Skibet flod og ind til Gjedser.

**Valkyrien**, 3/m. Skonnert af Marstal, kolliderede den 12. ds. udfor Hjelmene med Motorkutter »Elsa« af Rodby. »Elsa« fik Hul i Boven, Masten knækket samt anden Skade og maatte slæbes ind til Bogense af »Valkyrien«.

**Poolster**, Tjalk, strandet paa Dyuen i Limfjorden, er efter at en Del af Ladningen er kastet over Bord, kommet flod, tilsyneladende ubeskadiget.

**Lotus II**, Skonnert af Baltishport, kom den 13. ds. paa Rejsen fra Finland til Nykjøbing M. med en Ladning Træ paa Grund paa Drevet i Limfjorden. Bjergningsdamperen »Expres« bragte Skibet flod, og Rejsen fortsattes til Bestemmelsesstedet.

**Førsteck**, Dpsk. af Haugesund, har den 13. ds. paa Rejsen fra Marseille til Nakskov med en Ladning Oljekager mistet Skruen udfor Alhnen. Skibet er slæbt ind til Nakskov.

**Grane**, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Windau til London indkommet til Kjøbenhavn med læk Kedel; maa reparere.

**Alma**, Norsk Dpsk., er paa Rejsen fra Wihorg til Ostende med en Ladning Træ indkommet til Kjøbenhavn med Skade paa Kedel; maa reparere.

**Freja**, Dnsk., er den 16. ds. i Taage kommet paa Grund paa Nyholingen i Mariagerfjord. Skibet, der staar haardt, har Assistance af Damperen »Meren«.

**Goertje**, Galease af Groeningen, der, som meddelt, kantrede og sank ved Livo i Limfjorden, er af Svitzers blevet løftet og indslæbt til Løgstør.

**Emanuel**, Galease, der paa Rejsen fra Aabenraa til Nykjøbing

F. har været paa Grund paa Aero, er den 16. ds. kommet flot og til Nyborg som Havarist.

Edmond Gustave, Dpsk., den 8. ds. strandet ved Fjaltring, er den 17. ds. bragt flot af Svitzers og bugseret til Frederikshavn.



## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 16. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sat i Vandet.

Skibet, der ved Afslutningen fik Navnet »Avance«, bygges for Regning Herrer Th. Rasmussens Sønner, Korsør.

Rødby, den 16. November. Dampskibsselskabet Rødby Havn har købt Dampskibet »Freja« af Dampskibsselskabet Frem for 105.000 Kr. Damperen er paa 600 Tons, og det er Hensigten, at den skal træde i Fart straks for det ny Selskab.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

## Engelsk. ————— C. H. Funch,

Britisk Vice-Consul.

Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,

Toldbodvej 28, 1. Sal,

træffes 10—1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.

## Skibsefterretninger Dampskibe.

**Aero.** Emanuel, Svane, ank. Dunkerque 13/11.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Adolph Andersen, Schu-  
bert, afg. Livorno 19/11. — Alexandra, Nielsen, ank. Peters-  
borg 2/11. — Algarve, Borries, afg. herfra 18/11. — Anglo  
Dane, Pape, ank. hertil 18/11. — Antwerpen, Madsen, ank.  
Lissabon 18/11. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 18/11. —  
Arno, Fischer, ank. Lissabon 18/11. — Aurora, Gommesen, afg.  
Algier 18/11. — Baron Stjernblad, Sorensen, ank. Riga  
18/11. — Beira, Lunge, afg. Karthagen 19/11. — Bergen-  
hus, Meyer, ank. Trondhjem 20/11. — C. F. Tietgen, Thomsen,  
ank. New York 19/11. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Port-  
land 15/11. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 18/11. —  
Christiansund, Andersen, ank. hertil 16/11. — Dagmar,  
Bogvad, ank. Petersborg 6/11. — Eshjerg, Strufve, afg. herfra  
19/11. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 1/11. — Garonne,  
Kromann, ank. Petersborg 16/11. — Hellig Olav, Holst, ank.  
New York 12/11. — Hengest, Munk, afg. herfra 19/11. —  
Hjelm, Henriksen, afg. herfra 19/11. — Holar, Svan, ank.  
Bergen 19/11. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 14/11.  
— Jolantha, Kyllsbech, ank. hertil 20/11. — Kasan, Mikkelsen,  
ank. London 19/11. — Kentucky, Andersen, pass. Dunnet-

head 4/11. — Kiev, Salomansen, ank. Petersborg 8/11. — Loire,  
Craignon, afg. Kotka 20/11. — Louise, Larsen, ank. London  
18/11. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 9/11. — L. P.  
Holmblad, Svane, ank. Petersborg 12/11. — Minsk, Harder,  
ank. Petersborg 6/11. — Morsø, Nellemann, ank. Rotterdam 19/11.  
— Moskov, Jon Jønsen, afg. Antwerpen 16/11. — Nicolai II,  
Jørgensen, afg. Newcastle 8/11. — Nordjylland, Søbørg, ank.  
Petersborg 16/11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 20/11. —  
Omsk, Jacobsen, ank. Liban 16/11. — Osear II, Hempel, afg.  
Kristiansund 16/11. — Pennsylvania, ank. hertil 14/11. —  
Perm, Gotthardt, ank. Liban 14/11. — Pregel, Iversen, ank.  
hertil 20/11. — Saga, Hansen, afg. Rochelle 18/11. — Seine,  
Le Diez, ank. Petersborg 12/11. — Skalholt, Bidstrup, ank. hertil  
19/11. — Texas, Clausen, afg. Buenos Aires 15/11. til Sannicola.  
— Thyra, Dam, afg. Dunkerque 18/11. — Tiber, Bech, afg.  
Antwerpen 15/11. — Tomsk, Wiberg, ank. Petersborg 9/11. —  
Tula, Therkildsen, ank. Riga 18/11. — Thyra, Thuning, afg.  
herfra 19/11. — United States, Gottsche, ank. hertil 17/11. —  
Vendsyssel, Larsen, afg. Gateborg 19/11. — Viking, Tramp,  
ank. Havre 18/11. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. Petersborg  
12/11. — Saxo, Müller, ank. hertil 18/11.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. West Hartlepool 15/11.  
— Amalienborg afg. Terneuzen 15/11. — Anna Mærsk  
ank. West Hartlepool 15/11. — Brattingsborg pass. Barba-  
does 12/11. — Borglum afg. Rio de Janeiro 9/11. — Chassie  
Mærsk ank. Bougie 15/11. — Dansborg afg. Savona 12/11. —  
Eleonora Mærsk ank. Gibraltar 14/11. — Elsborg ank.  
Sunderland 16/11. — Esrom afg. Rio de Janeiro 4/11. — Flyn-  
derborg ank. West Hartlepool 15/11. — Fredensborg pass.  
Kjøbenhavn 18/11. — Frederiksborg ank. West Hartlepool  
27/10. — Guldborg afg. Antwerpen 13/11. — Gurra afg.  
Helsingør 17/11. — Hammershus pass. Snez 16/11. — Har-  
rildsborg ank. Danzig 16/11. — Hundborg ank. Terneuzen  
12/11. — Honeborg afg. Ghent 15/11. — Jelling ank. Tene-  
riffe 8/11. — Jomsborg pass. Kjøbenhavn 18/11. — Jung-  
shoved ank. Lorezo Marq 4/11. — Jægersborg afg. Lissa-  
bon 16/11. — Kallundborg ank. Grimsby 16/11. — Kalo  
ank. Liban 10/10. — Klampenborg ank. Nordenham 15/11. —  
Kronborg ank. Portland S. A. 14/11. — Lejre ank. Riga 1/11.  
— Marselisborg afg. Sharpness 16/11. — Næsborg ank.  
London 13/11. — Peter Mærsk afg. Wismar 17/11. — Ran-  
delsborg ank. Riga 17/11. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn  
17/11. — Silkeborg ank. Neapel 12/11. — Skanderborg  
pass. Algier 15/11. — Skjoldborg ank. Trondhjem 10/11. —  
Skodsborg ank. Sharpness 2/11. — Spigerborg ank. London  
11/11. — Stegelborg afg. Huelva 9/11. — Stjerneborg  
pass. Kjøbenhavn 16/11. — Søborg afg. Huelva 14/11. —  
Taarnborg afg. Grangemouth 15/11. — Tuborg pass. Bruns-  
büttel 16/11. — Ulfborg ank. Chateauf 11/11. — Uranien-  
borg pass. Kjøbenhavn 14/11. — Vordingborg ank. Boness  
16/11. — Ørkild pass. St. Thomas 13/11.

**Vesterhavet.** Marie Nielsen, afg. Eshjerg 19/11. til Hartle-  
pool. — Gerda, Iversen, ank. Wiborg 19/11. — Inger, Schiff,  
afg. Kristinestad 19/11. til Valencia. — Thyra, Jessen, afg. Blyth  
19/11. til Åbo. — Nema, Dozn, ank. Trångsund 19/11. — Cito,  
Jepsen, afg. Eshjerg 19/11. til Methil. — Nancy, Petersen, afg.  
Malaga 18/11. til Garrucha. — Nautik, Nielsen, ank. Gandia  
18/11. — Johanne, Thøgersen, afg. Sevilla 18/11. til Cadix. —  
Dagmar, Skon, ank. Wasa 18/11. — Ulla, Hansen, ank. Kjøben-  
havn 18/11. — Hebe, Gregersen, ank. Castellon 18/11. — Rig-  
mor, Udall, ank. Kings Road 18/11. — Fylla, Brinch, afg.  
Brixham 18/11. til Antwerpen. — Laura, Lund, afg. Brixham  
17/11. til Saffi. — Ellen, Hansen, afg. Eshjerg 18/11. til Dunston.  
— Polly, Mathiasen, ank. Sevilla 17/11. — Stella, Larsen, ank.  
San Feliu 17/11. — Nora, Lauritsen, afg. Åbo 16/11. til Valencia.  
— Bodil, Jensen, afg. Trångsund 16/11. til Nantes.

**Dania.** Elv, Duhn, ank. Trångsund 14/11. — Nelly, Clau-  
sen, ank. Blyth 16/11. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 18/11.  
for Karlskron. — Lilly, Nielsen, ank. Huelva 9/11. — Alexy,  
Sorensen, ank. Tregnier 15/11. — Dagny, Bang, afg. Skellefteå  
15/11. til Gijon. — Mary, Clausen, afg. Calais 19/11. til Great  
Yarmonth.

**Havet.** Fyen, Mathiasen, ank. Methil 17/11.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn  
18/11.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shu-  
koff, Brandt, ank. Blyth 18/11. — Johan Siem, Nielsen, afg.  
Rouen 16/11. til Liverpool. — Harald Klitgaard, Rasmussen,  
ank. Riga 8/11. — Russ, Petersen, afg. Cardiff 1/11. til Sabine  
Pass. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 18/11.  
— Excellence Pleske, Tanchev, afg. Petersborg 15/11. til  
Sarsborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Novorossisk  
3/11. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen,  
afg. Troun 6/11. til New York. — Wladimir Reitz, Olsen, ank.  
Buenos Aires 22/10. — Helmer Mørch, Thorsue, afg. Barry  
15/11. til Rosario. — Newa, Dahl, afg. Cardiff 2/11. til Gulfport.

**Term.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Odense 19/11. — Sara,  
Jensen, afg. Riga 14/11. — Helene, Sorensen, ank. Methil 20/11.

(Fortsættes efter »Danske Havne«.)

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgaardshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Iabryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Brædde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespo-ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangenafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,62 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 & 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodetvang.</b> Bugsering foregaalet og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paabegyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betaales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betaales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betaales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejdsformænd (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodetvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor, langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betaales kun halve Bro-penge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværkevand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slots 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexe.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulfor- syning, ere fritaget for at svare Skibsaftgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 86' bred i Bunden. Portaabin- gens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tørskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er, ic. 12 1/2', alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfr.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørgeres af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 160 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandfor- syning; Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præste.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingssplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibeafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper</b> <b>uforneden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre fornaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 & 4½, Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B. R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Seen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerenes Højde over dgl. V. 5½, & 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> 'efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværkevand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværketed forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 & 6½, Fod.	<b>Skibeafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 1 Kr. pr. m <sup>3</sup> Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tændebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserhaade.

— Ragnhild, Schultz, ank. Riga 18/11. — Valborg, Hansen, ank. Riga 18/11. — Sjælland, Svarrer, afg. Kalundborg 20/11. — Estrid, Hansen, afg. Kotka 19/11. — Agnete, Dam, afg. Königsberg 14/11. — Gunhild, Hansen, afg. Burntisland 16/11. — Herminia, Farup, ank. Hull 14/11. — Alice, Jørgensen, afg. Rouen 14/11.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, ank. Burntisland 18/11. — Nordpol ank. Aalborg 15/11.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Galveston 17/11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Cardiff 15/11. — Svend, Schmidt, ank. Karrebæksminde 20/11. — Urania, Clausen, ank. Lübeck 18/11.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, ank. Aguilas 15/11. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Port Talbot 14/11. — Holland, Poulsen, afg. Oran 16/11. — England, Andersen, ank. Gefle 16/11.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, ank. Newcastle a. T. 15/11. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 18/11. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 19/11.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Port Talbot 16/11. — Martha, Christensen, ank. Hudikswall 16/11. — Elna, Rathje, afg. Stax 16/11. — Therese, Petersen, ank. Malmö 19/11. — Harriet, Larsen, afg. Bure 13/11. — Dagny, Therkildsen, ank. Palamos 17/11. — Simone, Møller, ank. Borgå 15/11. — Jeanne, Olsen, ank. Swansen 15/11. — Vera, Larsen, ank. Rouen 13/11. — Daisy, Jørgensen, afg. Rouen 18/11. — Annine, Leth, ank. Stockholm 19/10. — Kamma, Løffler, afg. Port Empedocle 12/11. — Betty, Lagesen, ank. Cardiff 19/11.

**Thurs.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Bogense 19/11.

### Sejlskibe.

**Renne.** Lauretine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 10/11. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 11/11. — Kastor, Møller, ank. Swinemünde 11/11. — Louise, ank. Stockholm 13/11. — Klara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 13/11. — Argus, Holm, ank. Kalmar 14/11. — Hans Peter, Holm, ank. Kjøbenhavn 14/11. — Sigurd, Kofoed, ank. Kjøbenhavn 14/11. — Næstved, Madsen, ank. Kjøbenhavn 14/11. — Marie, Sejer, ank. Rio Grande do Sul 15/11.

**Svendborg.** Alfrøde, Clausen, ank. Libau 12/11. — Triton, Nielsen, ank. Sables d'Olonne 12/11. — Peter, Hansen, ank. Flensborg 12/11. — Clytia, Jensen, ank. Aarhus 13/11. — Apollo, Nielsen, ank. Vigo 12/11. — Roma, Jensen, ank. Karrebæksminde 13/11. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Odense 13/11. — Delona, Nielsen, ank. Bogense 13/11. — Gofion, Jørgensen, ank. Riga 13/11. — Libra, Hansen, ank. Svendborg 13/11. — Elise, Jensen, ank. London 14/11. — Hølge, Nielsen, ank. London 14/11. — Britannia, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 13/11. — Valkyrien, Hansen, ank. Southampton 13/11. — Pampa, Jensen, ank. Pillau 15/11. — Adolf, Jensen, ank. Neufahrwasser 14/11. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Neksø 15/11. — Doris, Kohke, ank. Yarmouth 15/11. — Hans Emil, Skov, ank. Kalundborg 15/11. — Skjold, Larsen, ank. Libau 15/11. — Constance, Hansen, ank. Hull 16/11. — Capella, Hansen,

ank. Dieppe 16/11. — Maguet, Nielsen, ank. Faaborg 16/11. — Severine, Hansen, ank. Halmstad 18/11. — Valborg, Rasmussen, ank. St. Quay Red 17/11. — Ellen Kirstine, Gommensen, ank. Kristiania 17/11. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Newcastle 17/11. — Emanuel, Bentzen, ank. Bogense 17/11. — Jason, Hansen, ank. Pontrioux 18/11. — Urania, Jensen, ank. Dunkerque 18/11. — Stander, Rasmussen, ank. Portsmouth 18/11. — Ane, Jørgensen, ank. Stettin 17/11. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Hull 17/11. — Immanuel, Jensen, ank. Lübeck 17/11. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Fersol 18/11. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Boston 18/11. — Vesta, Poulsen, ank. Kjøbenhavns Red 18/11. — Katrine, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 18/11.

**Ers.** Sojerskransen, Friis, ank. Leith 11/11. — Anne, Mikkelsen, ank. Coruna 11/11. — Emilie, Friis, ank. Libau 11/11. — Karen, Albertsen, ank. Aalborg 12/11. — Albertha, Kromann, ank. Gøteborg 12/11. — Amalia, Andersen, ank. Kappeln Schlei 12/11. — Kiane, Christensen, ank. Nysted 12/11. — Herkules, Bager, ank. Kappeln 12/11. — Apollo, Albertsen, ank. Sønderborg 12/11. — Genius, Bastrup, ank. Rudkjøbing 13/11. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 13/11. — Valkyrien, Weber, ank. Bogense 13/11. — Fremad, Hansen, ank. West Wemyss 13/11. — Adele, Weber, ank. Stralsund 13/11. — Johannes, Stegmann, ank. Greifswalde 14/11. — Willi, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 13/11. p. R. t. Soderhamn. — Thyra, Hansen, ank. Rio Grande 13/11. — Caroline, Christensen, ank. Tanger 13/11. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Yarmouth 14/11. — Nanna, Østermann, ank. Trawemünde 14/11. — Mary, Friis, ank. Kjøbenhavn 14/11. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Rio Hacka. — Argus, Jensen, ank. Bedefjord 14/11. — Nordland, Albertsen, ank. Barhoft 14/11. — Hydra, Christensen, ank. Gravesend 14/11. — Ægir, Winther, ank. Vigo 14/11. — Kirstine, Rasmussen, ank. Trelleborg 14/11. — Norma, Jørgensen, ank. Swansen 15/11. — Hansigne, Boye, afg. Shoreham 15/11. til Swansen. — Ariel, Christensen, ank. Brevik 17/11. — Adjutor, Kock, ank. Rügenwalde 18/11. — Ami, Albertsen, ank. Libau 17/11. — Valborg, Olsen, ank. Maringer 18/11. — Vigilant, Jacobsen, ank. Gibraltar f. O. 17/11. — Laura, Jensen, ank. Inverkeithing 18/11. — Vøga, Hansen, ank. Drøbak 17/11. — Mester, Petersen, ank. Karlshamn 18/11. — Theodor, Andersen, ank. Guldborg 18/11. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Kolding 18/11. — Sara, Olsen, ank. Kjøbenhavns Red 18/11. p. R. t. Cacablanca. — Amor, Hansen, ank. Flensborg 16/11. — I. A. Kroman, Christensen, afg. Liverpool 16/11. til Gibraltar. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Libau 18/11. — Dana, Boye, afg. Sundsvall 17/11. til Konakry. — Salus, Andersen, ank. Scrabster Red 18/11. — Saturn, Nielsen, er ank. Libau. — Argo, Clausen, ank. Kjøbenhavns Red 18/11. p. R. t. London.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. November 1912. — Forandringer i »Efterretninger for Sofarende«, Farvandsbeskrivelser m. m. — »Kend Dit Skib«. — Fragtmarkedet. — Havari og Forlis. — Nybygninger. — Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Borskurs. — Danske Havne.

# KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.  
/ 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Mønnie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Marstal**

**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Etableret 1850.

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

**Fjerde Søforsikringselskab lim.**

i **København**

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.  
Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

Internationale Agentur for

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**

**HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29**

Telegr. „Ott Friedrichshot“

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i **København.**

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 900,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter  
de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon-Nr.  
124.

**Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i **København.**

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:  
Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse:  
Copenaure

Telefon-Nr.  
42

Har De én Gang prøvet

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre.

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

**KELVIN-MOTOREN**

**Guldmedaille 1912.**

Specielt egnet til Fiskefartøjer, drittsikker og enkel.

Talrige Anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten

**CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.**

**Tæringer og Revner i Kedler og Dæk reparerer.**

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods.  
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14.  
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-  
fartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille  
København 1912.)

## HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 1.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

### Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

**ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI**

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de hervednævnte Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København Privattelefon Norm 2393.

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg til-  
byde bedste Kvalitet af

**Grøn Sæbe** i Baller à 100 Kilo . 26—30 Kr.

**Brun Sæbe** — 100 — . 28—36 "

**Marseillesæbe** pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt  
Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schönbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Taga 1113.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

**BARBADOS W. I.**

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibaudgifter paa Laste-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Løsepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier  
i København.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørger.

### Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, 16 Netto  
Reg. Tons, laster ca. 48 Tons  
dv., bygget 1905. Motoren  
20 HK. „Avance“. Kan byt-  
tes med et lidt større Motor-  
skib eller helst et Sejlskib,  
der egner sig for Motor. Nær-  
mere ved

**C. Møller,**  
„Dania“, Mariager.



### Kakerlakker- pulver

à 50 Øre.

**Tjæders**  
Insektpulver-Lager  
Nybrogade 28, St.

Telf. Byen 2496.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

### Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

## Remington,

eneste Skrivemaskine med

**Key Set Tabulator,**  
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

### Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i

**Forsikringselskabet „Frej“.**

Garantikapital Kr. 100,000.

Holbergsgade 22, Kbhvn.

**Skibs-  
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 58. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 208.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

**M. Clausen, Kjøbenhavn K.**

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

**Anbefaler:**

Glarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Siourens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere:

Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



**OLSKIND**

**Bedste Olieøj**

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. **Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).**

**Stevedors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

St Petersburg  
Tlf.: „Hansens“

Tlf.: „Hansens“  
Cronstadt

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttillstånd inom följande distrikt: Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand, Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetstillsättningsförbundet.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

**Hecksher & Söns Eftlg.**

Grundlagt 1797.

**Edsvorne Skibsmæglere.**

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.**

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

Tlf. 7898.

**Petersen, Møller & Hoppe**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

**ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

**MOURITZ G. KRAG**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. Statstelefon 40.

**AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

**CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentin's Eftl.

Telefon: 2075.

**AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Utzon“.

**JOHS. UTZON**

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

**Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“.

Telefon 134.

**V. BERTRAM-NIELSEN**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler Aarhus

**AXEL LUND**

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning,  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Overretssagfører

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

**De private Assurandører lim.**

i Kjøbenhavn

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE,**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub

• Husk •

**Petersen-Faxe's**

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

**De Herrer Kaptajner**

provianterer altid bedst og billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Seen. Fri

Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventar

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhryingskontor.**

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhryingsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

**Carl Nielsen,**

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

Skibsmæglere

**AALBORG.**

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

**Th. Simonsens Eftl.**

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde

udføres.

Lanterner med Certifikat.

**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**

Telf. Blikkenslager. 1163

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

### Skibshypothekbanken

III, Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

# THE ANTWERP

## ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

# Prøv engang

## John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke,  
reneste Smag, fineste Bouquet.

Kan faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmyrende Skiver.

— Bedste Kvalitet. —

**Svære Losseblokke.**

Galvaniserede Smedejerns

**Talje Blokke.**

**Davey & Co.**

London, Ltd.

88, West India Dock Road,  
London E.

Telegrams: „Acday“, London

OR

13, King Street, Liverpool.



Største  
Lager.

Nr. 544.  
Staal Centre.  
Nr. 020.  
Bronze Centre.

### Aktieselskabet

## Det østasiatiske Kompagni.

### Kina—Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

### Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østerø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen.

### Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

### Sydafrika—Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Mar-seilles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

## Sømandens Guldsmed.

Eneste Guldsmed ved Københavns milelange Kaier er

**Amandus Petersen,**

Islands Brygge 21.

Leverander til en Række inden- og udenlandske Skibe.  
Billige Priser. Søfolk 10% Rabat.

Forlang altid  
**OTTO MØNSTED'S**  
Margarine

## A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10% 20% 30% 40% 50%  
Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibefart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 80.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. November 1912

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 — 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eueforhandler af

**Tekn. Maskinhandel.**



Otto Schwades Damppumpe  
Blakes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
Davis Parver — Bitumen Paint  
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla — Wirerop  
Redningskrandse og Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlavej, Frihavnen, Telefon 5492.  
Toldboden, Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl. Hof-Leverandør.  
Niels Juelsgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre** Køb vort anerkendte Sølv Herre-  
uhr, mrk.: »Palle«  
40 Kr.  
meget fint regulerende.  
Stort Lager af  
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensens Eftf.**  
Sølvtervet 4. Telf. Bhrs 1516 y.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret Varemærke



**Rustbeskyttende Farve** Telefon 5801  
til  
Bunkers og Lastrum  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
og besørger  
telegrafiske Udbetalinger  
paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
hver Dag fra Kl. 10-5.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eueforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
**John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.**

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
**WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND**  
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
Smearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Sextanter - Kompasser**  
Capt. Clausens  
Kontroludbydemaaler  
Eneforhandler for Skandinavien af  
Kelwins & James White's Instrumenter.  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
15 KØBMAGERGADE 15  
Undgaa Fejltagelse.



**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
Vesterbrogade 25. Telf. 6134  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
uskedeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter**  
**Vilhelm A. Bang** Repræsentant for **Ullbyder**



# KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige Anbefalinger foreligger.

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

Frlager

Toldboden.

**BRD. OSTERMANN-PETERSEN**  
Cigarer - Tobakker - Vine  
til en gros Priser.

Telefon  
Pakke 920.

St. Annæ Plads 10.

Telefon  
Privat Nora 795 A.

## BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt  
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

### Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

### Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

### Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

### Remington,

eneste Skrivemaskine, der

adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

### Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i

Forsikringsselskabet „Frejr“.

Garantikapital Kr. 100.000.

Holbergsgade 22, Kbhvn.

### Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.

1912. Befarne — Begyndere —

Kokke. 30 Kr. mandl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,

Forstander.

### C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts ENN.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

### S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende

Reel og billig Betjening garanteres.



## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

1297

2197

### A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 600 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

### Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40%. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, København.

### Cuprinol

— bedste Imprægningsmiddel —

A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

### RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662

### Berg & Larsen

forhen Martin Niessen

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

### MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3081.

## THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Sæn.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Ingen Vibration.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6% større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16% Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere

nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

I Fællesrepræsentationens Møde Lørdag den 23. November 1912 blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Danmarks Deltagelse i en international Toldkongres, der agtes afholdt i Paris i Maj Maaned næste Aar. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Vicekonsul i Uleåborg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende eventuel Etablissement og Besættelse af en dansk konsuler Post i Kongo-staten (belgisk Kongo). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Bestyrelsen for Nyord Havn om Statstilskud til Opmudring af Havnen. — Sagen udsattes til næste Møde.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Skien. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 28. November 1912.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Kjøbenhavns Flydedok arbejder sig støt frem til en betydende Stilling indenfor vor Skibsindustri. Værftet er nu i Færd med at udvide sig med en ny Flydedok — den tredie — og har med dette for Øje lejet det tilstødende Bassin af »Wilders Plads«. Her er Bassinet blevet uddybet, Bolværket blevet fornyet eller styrket, og der er anbragt elektriske Kabler til Kraft- og Lysoverføring. I en nær Fremtid vil Værftets mindre Flydedok blive bugseret herind, og Værftet har saa et Bassin mere at disponere over.

Paa den lille Flydedoks Plads vil til næste Efteraar den ny og meget store Flydedok blive anbragt. Bygningen af den er paabegyndt og udføres af Værftet selv. Samtidig har Værftet travlt med en Række Nybygninger: En Bugserbaad og fire store Staallæglere til Svovlsyrefabrikken i Kastrup, en stor Fragtbaad til Konsul Rasmussen i Korsør og en tilsvarende Baad til Holm & Wonsild i Kjøbenhavn, samt Eksportbaaden »Hebe«, som er bygget til Det forenede Dampskibsselskab og er Søsterskib til »Diana«.

Motorskibet »Jutlandia« er fornylig naaet tilbage efter at have tilendebragt en Rejse fra Genua til Singapore. Skibet er som bekendt Søsterskib til »Selandia« og »Fionia« (nu »Christian X«), men er i Modsætning til disse bygget i England. Den paa Turen opnaaede Gennemsnitshastighed var 11 Knob og Rejsen tog 25 Dage. Oljeforbruget, iberegnet det, der er medgaaet til Hjælpe-maskineriet, var gennemsnitlig 8—9 Tons pr. Dag, sammenlignet med de 38 Tons Kul pr. Dag, som en Damper vilde have brugt for at opnaa samme Resultat.

Paa hele Rejsen arbejdede Maskinerne støt og roligt. »Jutlandia« er det første større Motorskib — det maaler 5,300 Brutto Reg.-Tons — der er bygget paa Clyden, skriver »Shipp. Gaz.«, og dets Dobbelt-Skrue-Maskiner de første Oljemotorer til Oceandampere, bygget dér i Distriktet.

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Immingham Dock har faaet Ry for hurtig Kullosning, skrives der i »Shipp. Gaz.«; saaledes ankom Dampskibet »Moordrecht« dertil og indtog 1,400 Tons Kul og afsejlede igen i Løbet af 9½ Time. Dampskib »Bestevær« lastede 1,400 Tons Kul samt Bunker med 18 Timers Ophold og »General Radetzky« 2,800 Tons Kul samt 220 Tons Bunkerkul i Løbet af 33 Timer.

I Tyne Dok lastede norsk Dampskib »Stiklestad« fornylig 10,600 Tons Kul i 3 Døgn og 17 Timer med 56 Arbejdstimer.

Udenrigsministeriet meddeler:

Spærring af Trollhätta-Kanalen. Det kgl. Konsulat i Göteborg har til Udenrigsministeriet indberettet, at Trollhätta-Kanalen fra den 21. næste Maaned er spærret for den almindelige Sejlads Vinteren igennem.

Ophævet Blokade. I Følge officiel Meddelelse fra den græske Regering er i Henhold til Ordre fra Chefen for den græske Eskadre i Ægæerhavet Blokaden af Castro (Øen Lemnos) hævet; der er samtidig udsedt Forbud mod, at Skibe efter Solnedgang løber ind i Skiatho's Havn.

Fyr- og Vagervæsnel. Korsør Vinkelfyr er midlertidig slukket. Saa længe Vinkelfyret ikke brænder, vil det inddragne »Korsør« Fyrskib være udlagt paa sin tidligere Plads og give de samme Fyr- og Taagesignaler som før Inddragningen.

Lystønden »Rødsand S.« er slukket. Den vil snaarest muligt atter blive tændt.

Konsulatvæsnel. Den 7. November har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Skien G. C. F. Smidth Afsked.

Skoleskibet »Viking« er den 21. ds. afsejlet fra Mejillones til Falmouth for Ordre. Breve kan adresseres til det danske Konsulat, Falmouth.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Fra Seydisfjord telegraferes den 21. November:

Kaptajnen paa en hertil indkommen Trawler rapporterer Pakis c. 50 Sm. Nord for Kap Nord. Isen i Drift mod Syd.

Bunkerkul i Antwerpen og Ghent. Firmet Antwerp Coal Company gør os i Anledning af forskellige Rygter angaaende Levering af Bunkerkul i Antwerpen og Ghent opmærksom paa, at det som hidtil er Ene-Forhandler af Westphalske Syndicats Kul i disse Havne.

Isen paa de transatlantiske Damper-ruter. Paa Deutsche Seewartes nu udkomne Maanedskort for December Maaned meddeles, at de for de transatlantiske Dampere sidst fastsatte Ruter indtil videre benyttes, saaledes at vestgaaende Dampere skærer 50° V.

Lgd. paa 43" N. Brd. og østgaaende 50" V. Lgd. paa 42" N. Brd.

**Krigskontrabande.** I Følge officiel Bekendtgørelse fra den græske Regering vil Brændselstoffer og Smørestoffer, som i Henhold til den under 14. ds. her i Landet stedfundne Bekendtgørelse i den senere Tid kun betragtedes som ubetinget Krigskontrabande, for saa vidt de var bestemt til tyrkiske Havne hinsides Dardanellerne, herefter blive betragtet som ubetinget Krigskontrabande ogsaa i Tilfælde af, at de er bestemt til en hvilken som helst anden tyrkisk Havn.

**Dødsfald.** Grosserer Moses Melchior, Seniorchef for Firmaet Moses & Søn G. Melchior, en af Hovedstadens mest ansete og virksomme Mænd og i sin Tid en betydelig Sejlskibsreder, er den 26. ds. afgaaet ved Døden, 87 Aar gammel.

Firmaets Skibe, der var bekendt for deres udmærkede og samvittighedsfulde Udrustning, besejlede i mange Aar vore vestindiske Øer, hvortil de besørgede Post med mere for den danske Regering. Afdøde bevarede til det sidste en varm og usvækket Interesse for disse smukke Øer og deres Befolkning.

**Udenlandske Karantæneforanstaltninger.** Grækenland: Der er paalagt Skibe, kommende fra Konstantinopel fem Dages Karantæne og Skibe kommende fra Smyrna, Chios og Mytilene tre Dages Karantæne, Overfartstiden iberegnet. Karantænen vil finde Sted ved Lasarettet i Gouvido paa Korfu.

Sverige: Konstantinopel er erklæret for smittet af Koler.

Tunis: Konstantinopel og Omegn er erklæret for kolerasmittet.

Generalkonsul Johan Hansen, der fornylig kom temmelig alvorligt til Skade, ved at hans Hest blev sky og snublede med ham, befinder sig efter hvad vi har bragt i Erfaring, i stadig Bedring; Generalkonsulen har i Gaar og i Dag været et Par Timer oven Senge og kan i næste Uge ventes udskrevet fra Hospitalet.

**D'Hrr. Skibsførere og Styrmænd** bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Forslag til Lov

om

Begunstigelser for en Kreditforening af Ejere af danske Skibe.

(Fremsat i Landstinget den 13. November 1912.)

### § 1.

Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges til at meddele Stadfæstelse paa Statutter for en Kreditforening af Ejere af danske Skibe og at tilstaa denne Kreditforening de i § 2 anførte Begunstigelser paa følgende Betingelser:

- a. at der, forinden Foreningen træder i Virksomhed, er tilvejebragt en Garantifond paa mindst 1 Mill. Kr., der næstefter Foreningens Reserve- og Administrationsfond og Medlemmernes solidariske Ansvar tjener til Sikkerhed for Ejerne af Foreningens Kasseobligationer, og hvoraf mindst 100,000 Kr. skal være konstant indbetalt, medens Resten med højst 3 Maaneders Varsel for hver Indbetaling skal kunne fordras indbetalt med mindst 15 pCt. af det garanterede Beløb;
- b. at Foreningen ikke træder i Virksomhed, forinden det for Ministeriet for Handel og Søfart er godtgjort, at der er anmeldt Interessenter til Beløb mindst 1½ Mill. Kr., fordelte paa et efter Ministerens Skøn passende Antal Pantter;
- c. at ingen antages som Interessent for en større Sum, end at Behæftelsen derved i intet Tilfælde kommer til at overstige Halvdelen af det til Pant tilbudte Skibs Værdi, bestemt ved Vurdering efter Regler, som nærmere blive at fastsætte under Stadfæstelse af Ministeren for Handel og Søfart, og som kunne anses for at yde en saa tilfredsstillende Sikkerhed for paalidelig Ansættelse af Værdien i Handel og Vandel, som i Betragtning af de paagældende Pantters Beskaffenhed lader sig tilvejebringe;
- d. at der i det enkelte, til Pant tilbudte Skib ikke af Kreditforeningen ydes Laan af en saadan Størrelse, at Skibets Behæftelse med Tillæg af forud prioriterede Beløb kommer til at overstige 250,000 Kr.;
- e. at der til ingen Tid maa være i Kraft et større Beløb af de af Kreditforeningen udstedte Kasseobligationer end det Beløb af Medlemmernes Panteobligationer, som den ejer;
- f. at Medlemmerne, uanset om Laanene inddeles i Afdelinger, ere solidarisk ansvarlige overfor Ejerne af Foreningens Kasseobligationer og til Fyldestgørelse af dette Ansvar pligtige i fornodent Fald i Forhold til det laante Beløb at yde saadanne ekstraordinære Bidrag til Reserve- og Administrationsfondet, som nærmere fastsættes i Statutterne;
- g. at de af Foreningen udstedte Kasseobligationer skulle være rentebærende og ikke maa nedfærdiges for mindre Beløb end 100 Kr.;
- h. at Medlemmerne til Dækning af Administrationsudgifterne samt til Dannelse af Reserve- og Administrationsfond skulle betale dels ved Laanets Modtagelse et Indskud af mindst 3 pCt. af de paagældende Laans Hovedstol, dels en halvaarlig Ydelse af mindst ¼ pCt. af Laanenes oprindelige Beløb; med Samtykke af Ministeren for Handel og Søfart kan Reserve- og Administrationsfondet inddeles i Afdelinger svarende til de Afdelinger, i hvilke Laanene maatte være inddelte; hvad den paagældende Afdeling af Reserve- og Administrationsfondets Beholdning udgør mere end 6 pCt. af vedkommende Afdelings i Omløb værende Kasseobligationers Beløb anvendes til Indfrielse af disse og til Afskrivning paa Panteobligationerne; skulde den paagældende Afdeling af Reserve- og Administrationsfondet nogen Sinde udgøre mindre end 2 pCt. af vedkommende Afdelings Obligationsskuld, ere samtlige dens Medlemmer pligtige med 2 Maaneders Varsel samtidig med den halvaarlige Ydelse at udrede foruden ordinære Bidrag saadanne ekstraordinære Bidrag, som udfordres for at bringe Fondets Afdeling op til den nævnte Størrelse;
- i. at Medlemmerne foruden den stipulerede Rente have at tilsvare en vis passende Procent aarlig af deres Laan til sammes Amortisation, der i det højeste maa fastsættes til 25 Aar;
- k. at udtredende Medlemmer først faa den dem tilkommende Andel i Reserve- og Administrationsfondet udbetalt, naar vedkommende Afdeling ved Indfrielse af hele sin Obligationsskuld afvikles; dog skal Bestyrelsen med Samtykke af Ministeren for Handel og Søfart kunne tilstaa saadan Udbetaling, naar den kan ske, uden at den i Henhold til foranstaaende Litra h indbetalte og opsparede Kapital nedbringes under 6 pCt. af Obligationsskuldten;
- l. at Foreningens Bestyrelse aarlig skal offentliggøre et fuldstændigt Regnskab over Foreningens Virksomhed og hvert Fjerdingaar til Ministeriet for Handel og Søfart indsende en Regnskabssekstrakt;
- m. at Bestyrelsen vælges paa ubestemt Tid, og at et Bestyrelsesmedlem ikke kan afskediges uden Samtykke af Ministeren for Handel og Søfart, samt at Valget af den administrerende Direktør kræver Godkendelse af Ministeren for Handel og Søfart;
- n. at Vurderingsmændene vælges af Bestyrelsen og afskediges af denne;
- o. at de til Foreningen pantsatte Skibe gøres til Genstand for sagkyndigt Eftersyn i det Omfang, Ministeren for Handel og Søfart bestemmer;
- p. at der ved Foreningen ansættes 2 Revisorer, af hvilke Mini-

steren for Handel og Søfart udnævner den ene og godkender Valget af den anden; Reglementet for Revisionen fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart;

- q. at Bestyrelsen er forpligtet til at meddele Ministeren for Handel og Søfart alle de Oplysninger angaaende Foreningens Forhold, der af ham maatte blive forlangte, samt at denne Minister til enhver Tid paa Foreningens Bekostning kan lade foretage Undersøgelse af samtlige de den vedrørende Forhold;
- r. at ingen Forandring kan vedtages i Statutterne eller de af Ministeren for Handel og Søfart stadfæstede Regler for Vurderingsforretningerne uden denne Ministers Stadfæstelse;
- s. at Foreningen skal have begyndt sin Udlaansvirksomhed indou 2 Aar efter denne Lovs Ikrafttræden.

### § 2.

De Begunstigelser, der af Ministeren for Handel og Søfart kunne tilstaaes Kreditforeningen, ere følgende:

- a. at de af Foreningens Bestyrelse udstedte Gældsfor skrivinger kunne udstedes paa ustemplet Papir og lyde enten paa Navn eller paa Ihændehaveren, samt at disse Forskrivinger kunne overdrages og transporteres uden Brug af stemplet Papir;
- b. at Bestyrelsen retsgyldigt kan forene sig med Foreningens Interesser eller Debitorer om, at disse i de til Foreningen udstedte Panteobligationer indrømme Bestyrelsen Ret til, naar der er forløbet en Tid af 14 Dage fra Forfaldstiden og Debitorerne ikke opfylde deres kontraktmæssige Forpligtelser, ved Føgeden at gøre Udlæg i det til Pant stillede Skib med Tilbehold og derefter at lade samme bortsælge ved offentlig Auktion eller i fornødent Fald, jfr. § 38 i Lov Nr. 66 af 9. April 1891 om Tvangsauktioner, udlægge Foreningen til Ejendom, alt uden fornødgaaende Forligsmægling, Rettergang eller Dom, hvorhos det af Foreningens Bestyrelse begærede Udlæg eller den derefter berammede Auktion ikke skal kunne standses eller underkendes ved nogen Paaankning til højere Ret, naar Auktionen er afholdt i Overensstemmelse med Lovgivningens Regler om Tvangsauktioner; derimod skal det staa vedkommende Interessent eller Debitor frit for at anlægge Regressogsmaal til at orholde fuld Erstatning af Foreningen;
- c. at Foreningens Interesser eller Debitorer i de til Foreningen ndstede Panteobligationer retsgyldigt kunne forbinde sig til, at Udlæg i det pantsatte Skib, naar de ikke opfylde deres kontraktmæssige Forpligtelser, kan foretages paa vedkommende Interessents eller Debitors Bopæl eller Forretningskontor, uden at det skal være nødvendigt, at Skibet besigtiges eller vurderes, eller paa Skibet, for hvem der træffes om Bord, uden at Udlæget behøver at være paabegyndt paa Bopælen eller Kontoret, og alt uanset hvor Skibet befinder sig; det skal derhos mod Sikkerhedsstillelse, hvis Størrelse bestemmes af Føgeden, under selve Udlægsforretningen, hvis denne afholdes om Bord i Skibet eller ved en i dette Hjemmed om Bord i Skibet afholdt Kontinuationsforretning, kunne bestemmes, at Skibet ikke maa forlade Havnen, før Tvangssalg har fundet Sted, hvilket Forbud dog paa Begæring atter bliver at ophæve, saafremt Auktionen ikke er forlangt inden 2 Uger efter Forretningens Afholdelse, eller hvis Rekvirenten ikke behørigt fremmer Salget;
- d. at Foreningens Interessenter eller Debitorer i de til Foreningen udstedte Panteobligationer retsgyldigt kunne forbinde sig til, at Auktion paa Grundlag af Udlæg i det pantsatte Skib skal kunne foretages, uanset at Skibet ikke maatte være til Stede i Jurisdiktionen, at Auktionsforvalteren i den Jurisdiktion, hvor Udlæget er gjort, naar vedkommende Reder enten i det foreliggende Tilfælde skriftligt modeller Samtykke dertil eller trods Opfordring, given paa den for Stævningens Forkyndelse bestemte Maade mindst 6 Maaneder for Auktionens Bekendtgørelse, ikke har fort Skibet til dets Hjemsted.

### § 3.

Skulde Ministeren for Handel og Søfart finde, at Kreditforeningens Bestyrelse væsentlig forringer den Kreditorerne tilkommende Sikkerhed, og har Bestyrelsen ikke inden Udløbet af en den foreskrevne Frist foranstaltet det fornødne til Manglernes Afhjælpning, skal Ministeren for Handel og Søfart være berettiget til at standse Foreningens Virksomhed eller efter Omstændighederne foranledige dens Bo taget under Skiftebehandling.

Af Bemærkningerne til foranstaaende Lovforslag hidsetter vi følgende:

Vilkaarene for Optagelse af Laan mod Sikkerhed i Skibe ere for Tiden væsentlig ringere end Vilkaarene for Laan mod Sikkerhed i fast Ejendom. Forholdet i Henseende til Optagelse af Laan i Skibe har nemlig — i hvert Fald i den senere Tid — været detsa, at Laan i Almindelighed kun har kunnet opnaas paa kort Opsigelsesfrist og til en Rentefod, der stadig vekslede med Laanemarkedets Diskonto. Disso Omstændigheder bevirkte en stadig Utryghed hos Skibsejerne og førte derhos til, at Rederierne i de Aar, i hvilke Fragtmarkedet var slettet, maatte betale en aarlig Rente af Banklaan, hvilken til Tider har nærmet sig en halv Snes Procent, fordi Diskontoen samtidig naaede en usædvanlig Højde. Rederierne have vel forsøgt at overvinde disse Vanskeligheder ved Optagelse af faste Laan i Form af Partialobligationslaan, være sig mod Pant i det enkelte Skib eller i samtlige Rederiets Skibe. Men ogsaa denne Ordning har stødt paa væsentlige Hindringer, navnlig derved at Par-

tialobligationerne vanskeligt have kunnet omsættes. Mange Rederier have derfor søgt deres Laan paa saadanne Steder i Udlandet, hvor der findes særlige Skibskreditinstitutioner. Ikke blot ere imidlertid disse Laan oftest forholdsvis kostbare, men hyppigt ere de ogsaa betingede af, at Skibet sejler under det paagældende fremmede Lauds Flag.

Under de saaledes foreliggende Omstændigheder har Regeringen haft under Overvejelse hvorledes der kunde skabes gunstigere Laanvilkkaar for Skibsfarten, og mener i saa Henseende at maatte bestrægte Kreditforeningsformen som en haade formaalstjenlig og efter danske Kreditforhold naturlig Losning. Den reelle Basis for en Kreditforenings sunde Trivsel og Vækst skønnes nemlig fuldt ud at være til Stede, idet den samlede Tonnage af den danske Handelsflaade den 1. Januar 1911 udgjorde henholdsvis 831,718 Tons Brutto og 530,796 Tons Netto og det samlede Beløb af Panteforskrivinger, der til nævnte Tidspunkt indestod i her i Landet indregistrerede Skibe, udgjorde 54,954,008 Kr. fordelte paa 1,458 Panter, hvilke Tal sammenlignede med de tilsvarende 10 Aar tidligere betegne en meget betydelig Stigning, jfr. at Bruttotonnagen den 1. Januar 1901 var 593,200, Nettotonnagen 410,200 og Panteforskrivingernes samlede Beløb 12,829,940 Kr. fordelt paa 656 Panter. Den Opfattelse, at den reelle Basis for en Skibskreditforening er til Stede, deles da ogsaa af Nationalbanken i en af samme i Anledning af de stedfunde Undersøgelser til Regeringen afgiven Erklæring.

En Hovedbetingelse for, at en Skibskreditforening heldigt kan løse sin Opgave, vil det imidlertid være, at der tilstaaes den saadanne Begunstigelser, at den i det væsentlige ligestilles med Grundejer-kreditforeningerne, og Regeringen har derfor udarbejdet nærværende Lovforslag.

Hvorledes Forslaget søger at naa sit Hjemmed, vil fremgaa af de enkelte Paragraffer og de til disse føjede nedenstaaende Bemærkninger.

### Til § 1.

Forudsætningen for overhovedet at tillægge en Skibskreditforening Begunstigelser maa naturligt være, at Foreningen i Henseende til sin hele Organisation, Virkemaade m. v. frembyder tilstrækkelig Betyggelse for den almene Kredit, og herpaa tage Bestemmelserne i denne Paragraf Sigte. Ved Udarbejdelsen af Paragraffens enkelte Bestemmelser har man i øvrigt haft for Øje i et vist Omfang at bringe nærværende Lovs herhenhørende Forskrifter i Overensstemmelse med Loven af 23. April 1897 om Begunstigelser for en Kreditforening af Ejere af industrielle og dermed i Klasse staaende Ejendomme, med hvilken Kreditforening en Skibskreditforening formentlig vil frembyde væsentlige Ligheder.

ad. litra a. Den her foreslaede Bestemmelse om et Garantifond er fundet naturlig saavel under Hensyn til den Usikkerhed, Skibe som Laaueobjekter frembyde, som i Betragtning af, at Skibskreditforeningstanken i sig selv er uprovet. I øvrigt henvises til den delvis tilsvarende Bestemmelse i fornævnte Lov af 23. April 1897 § 2.

ad. litra d. Det synes naturligt, at der fastsættes et Maksimum for det samlede i Pantet prioriterede Beløb. Af Hensyn til den Betydning, den størst mulige Tilgang til Foreningen vil kunne have, har man ikke ment at burde foreslaa Grænsen sat lavere end 250,000 Kr., saa meget mere som Vanskelighederne ved Opnaelsen af Laan ikke mindst ere til Stede for Skibe af den herhenhørende Størrelse.

ad. litra h. Angaaende denne Bestemmelse henvises til den til Dels tilsvarende i Loven af 23. April 1897 § 1 litra g. Naar man ikke har ment at burde kræve saa store Bidrag til Reserve- og Administrationsfondet som i fornævnte Lov, har det sin Grund i, at Erfaringerne synes at have vist, at de den Gang stillede Krav vare for strenge, jfr. ogsaa Lov Nr. 244 af 13. December 1907, der tilsigtede at raade Bod herpaa. Det synes i øvrigt ogsaa i sig selv betænkeligt at opstille for store Krav i saa Henseende, idet der ved Laansøgere let ville skræmmes fra Indtrædelse i Foreningen, og Foreningens Styrke i langt højere Grad synes at burde søges i det stærke solidariske Ansvar end i et lidt mer eller mindre stærkt Reservefond. Kravet om større Bidrag synes derhos ogsaa her mindre begrundet under Hensyn til Bestemmelsen i litra a om Garantifondet.

ad. litra i. At den foreslaede Amortisationsgrænse af 25 Aar i hvert Fald ikke er for lav, fremgaa af en Skrivelse fra Klassifikationssekretariatet Bureau Veritas.

### Til § 2.

ad. litra a. De heromhandlede Begunstigelser svare til de Grundejer-kreditforeninger og -hypotekforeninger tilstaaede.

ad. litra b—d. Bestemmelserne tilsigte at gøre Kreditforeningens Adgang til Retsforfølgning mod Interessenterne og Realisation af Panterne lige saa let og billig som i de tilsvarende Forhold ved faste Ejendomme. De synes ej heller at kunne vække Betænkelighed, naar henses til Kreditors (Kreditforeningens) Soliditet. I alt væsentligt tilsvarende Bestemmelser indeholdes i øvrigt i norsk Lovgivning.

## „Kend Dit Skib“.

Fra Kaptein H. C. L a g e s e n har vi yderligere modtaget følgende:

Om det Indlæg i »Dansk Søfartstidende« Nr. 78, hvormed Hr. Professor C. Hansen i Embeds Medfør afslutter sin faglige Anmeldelse af Bogen »Kend dit Skib« ønsker jeg ikke nærmere at udtale mig; Professorens Bemærkninger lader ikke noget tilbage at ønske i Tydelighed, og jeg overlader ham Æren af det sidste Ord i denne Diskussion, idet jeg ingen Tvivl nærer om, at alle Bladets Læsere nu har faaet fuld Forstaaelse af Sagens rette Sammenhæng.

Paa Grund af den omflakkende Tilværelse, en Skibsfører nødvendigvis maa føre, er det meget vanskeligt for ham at holde sig à jour med Begivenhederne. Da jeg skrev mit Gennemlæsningsskrift, og kunde ikke vide, at andre havde taget til Orde i denne Sag, hvilket jeg senere erfarede, og jeg er d'Herrer meget forbunden for den Interesse de tilkendegiver for vort Arbejde.

Af den Omtale Bogen har været Genstand for, fremgaar det imidlertid, at det ikke er lykkedes os i Forordet fuldtud at forklare Øjemedet med Udgivelsen og heller ikke, hvorfor vi paatog os at oversætte netop Bogen »Know your own ship«. Dette vil jeg derfor tillade mig i Korthed her at meddele.

Efter den enestaaende Udbredelse, Bogen har opnaaet blandt engelske Navigatorer og mange flere, og efter den udelte Anerkendelse, der er bleven den til Del af saavel teoretiske som praktiske Skibbyggere og i Fagpressen i England, er det aldeles utvivlsomt, at et stort Savn blev afhjulpet ved dens Fremkomst.

Bogen »Know your own ship« var et Foregangsarbejde, den brød en Bane som viste sig derved, at en hel Literatur senere er skudt frem behandlende de samme Emner delvis eller samlede.

I Modsætning til, hvad der har vist sig herhjemme, synes engelske Teoretikere ikke at ringeagte denne Bog. For faa Maaneder siden kom jeg ved anden Foranledning i Forbindelse med en Docent i Skibbygning ved Armstrong College under Durham Universitet; han udtrykte sin varmeste Anerkendelse for Mr. Waltons Værk og de bedste Ønsker om, at det i Oversættelse maatte vinde samme Udbredelse som Originalen, samt stillede sig med stor Venlighed til Tjeneste med alle Oplysninger som stod til hans Raadighed. Dette har kun befæstet min Tiltro til Mr. Waltons Bog, og gør det endnu sværere for mig at tro, den indeholder Fejl af nogen Betydning.

Bogens brede Form er dens Særkende, og den er beregnet for en Læsekreds, hvor videnskabelige Forudsætninger savnes. Er der ved denne Form end ofret noget af de korte Definitioners træffende Sikkerhed, saa mener jeg, der til Gengæld er vundet ved en fyldigere Forstaaelse; at de i Bogen indeholdte Teorier var sunde har vi ikke før set bestridt, men vi vidste meget vel, at da baade Originalen og Oversættelsen i mangt gik imod gængse Undervisningsprinciper her hjemme, saa kunde vi forberede os paa Kritik, og dertil er der intet at sige, da vi anerkendte Enhvers Ret til at hævde sin Mening.

Hverken Forfatter eller Oversætter har tænkt sig, at denne Bog var Summen af al den Viden, som Navigatorerne bør sidde inde med paa dette Omraade, — tværtimod — den skulde helst kun være en Begyndelse og vække Forstaaelse og Interesse for videre Uddannelse i samme Retning; men for dem, der begynder fra bar Bund, er det næsten umuligt at følge med i de Bøger, der hidtil har staaet til vor Raadighed. Vi som havde Skoen paa, ved ogsaa hvor den trykkede, og ingen vil mere end Undertegnede hilse det Tidspunkt velkommen, da en Bog som »Kend Dit Skib« er et overvundet Stadium for alle danske Navigatorer.

Sikkert kunde meget i vor Oversættelse have været anderledes og bedre, men Afvigelser koster Penge. Vi har maa-ske ogsaa ofte holdt os saa nær til Originalen, at det er gaaet ud over Sproget. For d'Herrers gode Raad og Ønsker med Hensyn til efterfølgende Udgaver er jeg dem overor-

dentlig forbunden, men dette er en Eventualitet, der næppe ligger indenfor Mulighedens Grænse.

H. C. L a g e s e n.

## Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser har Tendensen i de fleste hjemgaaende Markeder igen været vigende, hvilket imidlertid ikke er andet end sædvanligt paa denne Aars-tid. Man er jo bleven forvænt med de enorme Fragter, som i den senere Tid har været betalt, og mange er maa-ske tilbøjelige til at tro, at der ikke tjenes noget videre nu, men dette er heldigvis en Fejlagelse. Sejlads til de nuværende Fragter er absolut lønnende og maa i de fleste Retninger fremdeles give smukke Overskud. Navnlig mange engelske Redere er hvert Aar tidligt paa Færde for at sikre sig Beskæftigelse for December, da de af Erfaring véd, at det som Regel er vanskeligt at faa Laster med gode Ekspeditioner i Tiden omkring Jul og Nytaar. Da desuden adskillige Markeder (Azow, Hvidehavet og for en stor Del Kanada og Østersøen) nu tager meget ringe eller slet ingen Tonnage, og da den politiske Situation her i Evropa stadig er meget uvis med truende Skyer paa Himlen, er det ikke til at undre sig over, at Forholdene paa Fragtmarkedet ikke er slet saa glimrende som for en Maaned eller to siden. Der er dog ingen Grund til Klage; selv efter Tilbagegangen er Raterne fra Amerika, Sortehavet og Indien gode, og det maa ikke glemmes, at Kulfragterne stadig er udmærkede. Ad Middelhavet til er de til enkelte af de store Pladser (Genua, Port Said) lidt lavere end for en Uge siden, men til Østersøen er de højere, og vi hører om et Par Befragtninger fra Østkysten til Kiel til 8/3 à 8/6. Returlaster fra Østersøen er ret knappe, men enkelte, pres-serende Ordre blev dog sluttet til forholdsvis høje Fragter. I det hele taget ligger alle hjemgaaende Markeder i Øjeblikket ret stille. Der sluttedes bl. a. som følger:

Østen. Erts Port Pirie/Antwerpen 40/ pr. Marts—April. Palmekærner Madras Kysten/Marseille 37/ (÷ 5 pCt.) pr. Januar—Februar. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet 21/ én, 21/6 to Havne (÷ 2 pCt.). Erts Bombay/Middlesbro 23/ pr. December.

Sortehavet etc. Korn Donau/Rotterdam 13/ Dødvægt (6,000). Nikolajeff/Odessa eller Theodosia 12/ Rotterdam, 12/6 Weser eller Hamburg, 3 d. ekstra to Lasteplasser. Sulina/Vestitalien c. Frs. 17 Basis én Lossehavn, 16,50 Marseille. Oljekager Novorossisk/Danmark 17/ à 17/6 Basis én Lossehavn. Erts Poti/Antwerpen 13/6. Alt pr. prompt.

Middelhavet. Aleksandria/Bristol Kanalen 10/ Bomuldsfrø pr. 1.—15. December, 11/6 Hull, 12/ London, samme Termin. Erts 12/ Larmes/Glasgow, 9/ à 9/6 La Goulette/Middlesbro eller West Hartlepool, 6/9 Algier Tyne Dock, 7/ West Hartlepool, 5/9 Cardiff. Fra Bilbao 6/3 à 6/6 Newport, 6/10½ Rotterdam, 7/6 Middlesbro, 7/3 Glasgow.

Nordamerika. Petroleum i Kasser New York/Filippinerne (to Havne) 33 Cents pr. December, River Plate 34 pr. Februar, Hongkong 31, Hankow 32, begge pr. Marts—April. Tungt Korn Baltimore 3/7½, Rotterdam, 3/9 Hamburg, Havre 2/10½ udsøgt Havn, Option Dellast tungt Korn 3/7½. Bomuld fra Golfen 61/3 à 62/6 Liverpool, Bremen, Hamburg eller Le Havre, Option Dellast Stykgods. Tømmer 140/ à 142/6 U. K. eller Kontinentet (to Lossehavne), 187/6 à 190/ River Plate. En 5,400 Tons Baad (bygget sidst i 90erne) sluttedes for fem Aars Timecharter U. S. og Vestindien etc. £ 1,100 pr. Maaned minus Kommissioner.

Sydamerika. Buenos Aires/London og Hull 20/6, prompt. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 22/3 à 23/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. prompt og December—Januar. Senere skal der være sluttet til 25/ pr. prompt for en c. 4,400 Tons Baad.

Østersøen. For D. B. Dellast Boards og Floo-  
rings 35/ à 40/ pr. December til London. Vaad Træ-  
masse Sundsvall/ Rouen Frcs. 14½ pr. Ton. Korn Re-  
val/Rotterdam 1/4½ Hvedebasis, Riga/Antwerpen 1/4½  
Havrebasis, Libau eller Windau/Rotterdam 1/1 à 1/1½  
Havrebasis, Antwerpen 1/4½, Dunkerque 1/6 à 1/6¾,  
Rouen 1/7½. Hør Riga/Ghent Frcs. 23½—24, Dun-  
kerque 25. Skaaren Last Riga/London 36/ Swansea  
38/6. Manchester eller Liverpool 46/, Antwerpen Frcs.  
41. Rouen Frcs. 38—40. Sukker fra Danzig til Englands  
Vestkyst 9/6 à 10/ pr. Ton.

Kulfragterne. Firth of Forth 7/ Stockholm  
(3,400), 7/10½ Wismar (1,400), 7/6 god dansk Havn  
(1,450), 7/3 à 7/6 Libau, 7/6 Rouen (1,850), 14/ Genua  
(2,000—3,000) 21/6 Buenos Aires. Fra Tynen eller Blyh  
5/ à 5/1½ Rotterdam, Amsterdam eller Schiedam, 5/6  
Antwerpen (1,600), 7/3 Stockholm (1,600), 7/ Aalborg  
(2,100), 8/6 Nakskov (1,000), 6/ Swinemünde (1,900),  
6/6 Memel (1,400), 9/9 à 10/ Gibraltar (3,400), 13/3 à  
13/6 Genua, 14/ Trapani (1,700), 15/6 Venedig eller An-  
cona (5,700), 12/6 Port Said (6,600), 11/6 Las Palmas,  
Teneriffa eller Madeira (4,000—5,200). Fra Cardiff eller  
Newport 6/ Hamburg (1,800), 10/3 Gibraltar (1,500),  
Frcs. 15 à 15½ Marseille (3,000—4,500), 13/ à 13/3 Ge-  
nuu, 13/ Neapel, 15/6 Venedig, 12/ à 12/3 Port Said, 15/  
Bombay, 20/ Shanghai, 11/ à 11/3 Las Palmas eller Te-  
neriffa (4,000), 12/ Cap Verde (5,000), 17/6 Buenos Aires  
(5,000).

(Skrevet den 27. November 1912.)

#### Frugtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til  
England og Kontinentet er der noget færre Laster i Mar-  
kedet, men dog tilstrækkelig for den fragtledige Tonnage,  
som holdes i Fart. Rusland og Tyskland har nogle Træ-  
og Kornlaster til uforandrede Rater; Danmark har ved-  
varende nogle Kornlaster, men Befragterne byder lavere  
Rater, som der ikke reflekteres paa. Vestsverig og Øst-  
norge ligger uforandret, men er vanskelig at komme til  
Forretning med, idet Befragterne ikke vil indrømme de  
stillede Fordringer, og flere Skibe er derfor sluttet hal-  
lastgaaende efter Kul.

Returfragter Vest fra og Mellenrigsrejser holder sig  
uforandret fast 10 à 11 £ pr. Keel Kul, 10/ à 13/ pr.  
Tons Clay fra Cornwall med lidt kortere Lastetørn paa  
Kulhavne.

Forholdene maa efter Aarstiden og det indskræn-  
kede Fartomraade saaledes betegnes som tilfredsstillende.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland stadig  
vist sig ualmindelig fløv, undtagen dog Königsberg, der  
skal have sluttet 9 M. for svært Korn. Lige i de allersidste  
Dage synes der ligesom at være en ubetydelig Bedring,  
idet Colberg og Stralsund har nogle Ladninger fremme,  
særlig Rug til 5½ M., saavel som Greifswald og Barth  
til 6 M.; men i øvrigt er det paafaldende stille, saaledes  
baade Stettin, Rostock og til Dels ogsaa Lübeck. De paa  
disse Pladser værende Skibe bliver dog gennemgaaende  
alle placeret. De slesvigske Havne anvender ligeledes de  
dertil med Ladning ankommende Skibe, særlig for Hvede  
og Havre. Sverig har for de sydlige Havnes Vedkom-  
mende en Del Stenlaster til Tyskland, men særligt pres-  
serende søges der dog ikke Tonnage: der sluttet til Stet-  
tin, Stralsund 4 M., Hamburg 5¼ M. for Gadesten samt  
for Bloksten til Stettin, Rostock, Greifswald 5½ M., Kiel  
5¼ M. Norge er uforandret fast saavel med Bloksten  
som Feldspath: der er sluttet Laurvig/Stettin, Bloksten  
8 M., Feldspath, ligeledes til Stettin 6 M. Danmark har  
fra Provinserne tilstrækkelige Sukkerladninger til Kjø-  
benhavn, saaledes fra Odense 30 Øre, Assens 26 Øre,  
Bandholm 25 Øre; ligeledes ogsaa Byglaster til 13 à 14  
Øre; desuden noteres til Norge 6½ à 7 Kr. Fra Kjøben-  
havn er det for Tiden vel stille: der sluttet for Byg  
til Slesvig/Holsten 19 Pf., Hvede til Vejle 15 Øre, Soya-

kager til Aalborg 17½ Øre og til Krik 27½ Øre, samt  
Foderhvede til Holbæk 3 Kr., Klid til Stettin 6½ M.

## Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp. 1. Er der nogen Lov, som forlanger, at en ældre Skip-  
per, der er gaaet over i Dampskibsfart som Fører af en Passager-  
baad, skal underkaste sig en Synsprove, og kan han, hvis der kon-  
stateres Farveblindhed, blive ved med at føre Skib, naar det kun  
drejer sig om en mindre Baad til c. 200 Passagerer?

Sp. 2. Hvem forlanger den eventuelle Synsprove?

Sv. ad 1. og 2. Naar en Mand ved Opfyldelsen af de i Sø-  
næringsloven af 25. Marts 1892 §§ 9, 10 eller 11 opstillede Betin-  
gelser — deriblandt, at han efter sit fyldte 14de Aar har bestaaet en  
nærmere anordnet Synsprove — for Deksbefalingsmænd; en Gang har  
erhvervet sig et af de i de nævnte Paragraffer omhandlede Søna-  
ringsbeviser, saa vil han ikke af det Offentlige blive underkastet  
nogen fornyet Synsprove, uanset om han senere gaar over i Damp-  
skibsfart eller Passagerfart.

En anden Sag er det, om et Rederi, hvis det har Formodning  
om, at han senere har taget Skade paa sit Syn, vil ansætte ham som  
Skibsfører, uden at han ved at underkaste sig en ny Synsprove be-  
viser, at dette ikke er Tilfældet.

## Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register er indberettet om 60 Dampskibe og 70  
Sejlskibe (Lægtre etc.) — paa over 100 Brutto Reg.-Tons — som i  
Aaret 1912's andet Kvartal er udgaaet af Hændelsflaaderne paa Grund  
af Søskaade etc.

Aarsagerne var for Dampskibenes Vedkommende: brændt 3,  
Kollision 5, sunket 5, savnes 11, strandet 24, og for Sejlskibenes  
Vedkommende: Forladt paa Soen 6, kondemneret 1, brændt 3, Kol-  
lision 6, sunket 2, savnes 6, strandet 25, henholdsvis 112,733 Brutto  
Reg.-Tons og 24,846 Brutto Reg.-Tons.

Af Dampskibene var 24 af Staal, 17 af Jern, 7 af Træ eller  
Komposite.

Af Sejlskibene var 4 af Staal, 6 af Jern, 39 af Træ eller  
Komposite.

16 af Skibene var engelske, 15 hjemmehørende i Kolonierne,  
15 norske, 12 fra U. S. A., 7 franske, 5 tyske etc. og 4 danske.

Desuden ophuggedes eller omdannedes til Lægtre 3 Staal- og  
9 Jerndampskibe, ialt 10,396 Tons, samt 10 Jeru- og 11 Træ- og  
Komposite-Sejlskibe, ialt 10,642 Tons.

Wohlfahrt, Skonnert af Hamburg, der efter Stranding ved  
Asnæs, blev indbragt til Kalundborg, er af »Pollux« ført hertil for  
at repareres paa Kjøbenhavns Flydedok.

Cumbrian, Dpsk. af Boness, kom den 18. ds. paa Rejsen  
fra Riga til Methil med Trælast i Taage paa Grund ved Snekkersten.  
Flot med Assistance af Svitzers, der har bragt Skibet til Helsingør  
for midlertidig Reparation.

Marstrand, Galease, er paa Rejsen fra Danzig til Aabenraa  
indkommet til Gjedser efter Grundstødning. Skibet er meget læk  
og maa løse og reparere.

Spekulation, Brig af Slite, har paa Rejsen fra Sandviken  
til Kjøbenhavn med Trælast, i Østersøen været i Kollision med Skon-  
nerten »Rapid« af Brantevik, der var paa Rejsen til Maringer med  
en Ladning Staver. »Spekulation« er ankommet hertil, »Rapid«,  
der blev forladt af Besætningen, er indslæbt til Christianso af tre  
Motorbaade, svært beskadiget.

Vera, Skonnert af Marstal, der har været paa Grund paa  
Naveren, er af Dpsk. »Munkehjerg« slæbt til Marstal for Reparation.

Excellence Pleske, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa  
Grund paa Aflandshage. Flot med Assistance af Svitzers. Skibet  
uherskadiget. Rejsen fortsat til Sarpsborg.

Forsteek, Dpsk. af Haugesund, der, som meddelt, efter Kol-  
lision i Keiser Wilhelm Kanalen, og Tab af Skruen ved Albuen, ind-  
bragtes til Nakskov, er slæbt til Kjøbenhavn og repareres i Flyde-  
dokken.

Narva, Dpsk. af Hull, har for sydgaaende været paa Grund  
paa Østsiden af Læsø. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Peter, 3/m. Sk. af Pernau, er paa Rejsen fra Fowey til Riga  
strandet ved Spirbakken. Besætningen er landsat af Højens Red-  
ningsbaad. Skibet bliver Vrag.

Salus, 3/m. Sk. af Marstal, er ved Indsejlingen til Thurso  
(Skotland), kommet paa Grund. Skibet kom fra Petersborg med  
Tommerlast.

Carl Heeksher, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Thomsen ud-  
for Gravesend været i Kollision med engelsk Dpsk. »Deverence«, som  
tog betydelig Skade.

Smygen, Galease af Marstrand, der grundstødte paa Sejro  
Rev, er bragt flot af Svitzers »Helsingør« og ind til Kalundborg.

Edmond Gustave, Dpsk., strandet ved Fjalling og senere  
bragt flot af Svitzers, er af »Kattegat« og »Ægir« blevet bugseret til  
Stettin.

Louise, Skonnert af Holbæk, kom den 24. ds. paa Rejsen til Hjemstedet med Kul. paa Grund paa Skærbæk Rev. Flot med Assistance af Svitzers.

Energi, holl. Tjnlk, er indkommet til Skagen med knækket Storbom. Skibet var paa Rejsen fra Kragero til Emden med Trælast.

Thyra, 3/m. Sk. af Marstal, er i Rio Grande Havn bleven paasejlet af et Dampskib og har faaet betydelig Skade paa Agterstævnen etc.

Maries Minde, Jagt, er udfør Taars stødt paa en Sten og sunket. Kaptajnen og Skibsdrengen kom i Land i Jollen. Jagten var lastet med Mursten bestemt til Nakskov.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 20. ds. afholdtes i Sundet den officielle Provetur med Eksportbaaden S/S »Hebe«, bygget til Det Forenede Dampskibs Selskab af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Proven faldt i enhver Henseende godt ud, saavel hvad den opnaaede Fart som Kulforbruget angaar.

Den paa Bergens mekaniske Værksted for A/S. Dansk-fransk Dampskibsselskab, her, byggede Dampere »Bretagne«, der maaler 1,100 Brutto Reg.-Tons har nu fulden sine Proveture paa hvilke opnaaedes en Hastighed af 11½ Knob. Damprens Dimensioner er følgende: 226' 3½" × 36' 4" × 16' 8". Maskinen er en Triple Ekspansionsmaskine.

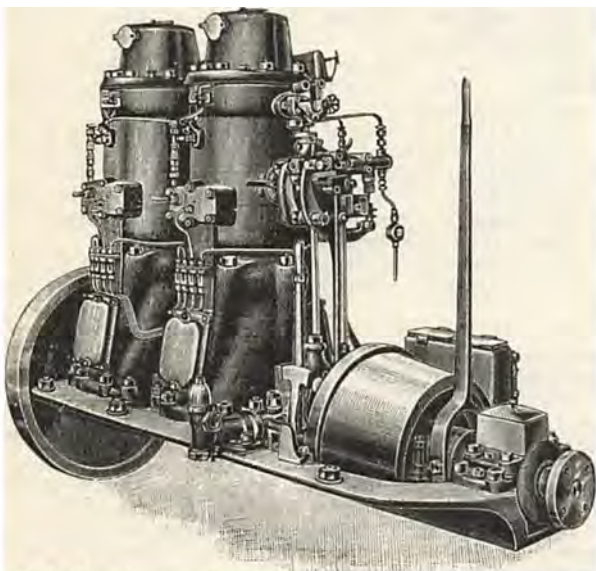
(»Hamb. Corr.«)

Den 14. ds. er der foretaget Provetur med Motorskibet »Hermann Krabb«, bygget for Firmaet Hermann Krabb & Co., Kiel.

Skibet er det første Motorskib med tysk Dieselmotor, leveret af Rheinischen Automobil- und Motorenfabrik. A/G. Benz & Cie, Mannheim, der er bygget til oversøisk Fart. Proveturen forløb i Folge »Hamb. Corr.« heldigt, og beviste tilfulde Skibets uhvree Manøvre dygtighed og rolige Bevægelser i Søen. Skibet har en Lasteevne paa 600 Tons ved 2 Meters Dybgaende, dets Længde er 60 Meter og Motorerne er Totakts Dieselmotorer, der tilsammen udvikler 690 HK. Farten androg 11 Knob.

Det ny Skib, der er bygget paa Stocks & Kolbes Værft i Kiel, skulde efter Bestemmelsen afgaa en af de nærmest paafølgende Dage til Montevideo.

Dampere »Lilleborg« tilhørende Rederiet C. K. Hanson, her, er bleven solgt til Tyskland. Dampere maaler 1,010 Brutto Reg.-Tons og er bygget i Kjøbenhavn i 1908.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO.** (Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28.

København.

Telefon 2688.



**Engelsk.** ————— **C. H. Funch,**  
Britisk Vice-Consul.

Kongelig edsvoren Translatør og Tolck,

Toldbodvej 28, 1. Sal,

træffes 10-1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 152.

## Skibsefterretninger

### Dampskibe.

**Det Forenede Dampskibsselskab.** Aolph Andersen, Schu-  
bert, afg. Palermo 26/11. — Alexandra, Nielsen, afg. Peters-  
borg 24/11. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 22/11. —  
Anglo Dane, Pape, ank. hertil 24/2. — Antwerpen, Mad-  
sen, pass. Dover 25/11. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle  
25/11. — Arno, Fischer, pass. Portland 25/11. — Aurora,  
Gommesen, afg. Algier 18/11. — Baron Stjernblad, Soren-  
sen, ank. Riga 18/11. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 24/11. —  
Bergenhuis, Meyer, ank. hertil 26/11. — C. F. Tietgen,  
Thomsen, ank. New York 19/11. — Chr. Brøberg, Mortensen,  
ank. Marseille 24/11. — Christian IX, Holm, ank. hertil 26/11.  
— Christiaussund, Andresen, ank. Trondhjem 27/11. —  
Dagmar, Bøgvad, afg. Petersborg 27/11. — Douro, Sorensen,  
afg. Antwerpen 26/11. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 26/11.  
— Florida, Andersen, ank. Boston 20/11. — Garonne, Kro-  
mann, ank. Petersborg 16/11. — Hellig Olav, Holst, afg. New  
York 21/11. — Hengest, Munk, ank. hertil 26/11. — Hjel-  
m, Henriksen, ank. hertil 25/11. — Holar, Svan, ank. hertil 23/11.  
— I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 14/11. — Jo-  
lanta, Kylesbech, pass. Brunsbüttel 25/11. — Kasan, Mik-  
kelsen, pass. Holtenau 26/11. — Kentucky, Andresen, ank.  
Baltimore 26/11. — Kiew, Tonnesen, afg. Petersborg 24/11. —  
Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 24/11. — Louise, Larsen,  
ank. hertil 26/11. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 26/11.  
L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 12/11. — Minsk,  
Harder, ank. Petersborg 6/11. — Morsø, Nellemann, afg. Aar-  
hus 26/11. — Moskø, Jon Jonsen, afg. Rochelle 26/11. —  
Nicolaï II, Jørgensen, ank. Barcelona 19/11. — Nordjyl-  
land, Søberg, afg. Petersborg 26/11. — O. B. Suhr, Frisenette,  
ank. Petersborg 25/11. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel  
26/11. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 16/11. — Pen-  
sylvania, Lissner, afg. Goteborg 26/11. — Perm, Gotthardt,  
ank. London 26/11. — Pregel, Iversen, afg. herfra 22/11. —  
Saga, Hansen, ank. hertil 25/11. — Seine, Le Dizes, afg. Peters-  
borg 26/11. — Skalholt, Bidstrup, ank. Stavanger 26/11. —  
Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 15/11. til Sannicola. —  
Thyra, Dam, afg. herfra 25/11. — Tiber, Bech, ank. Bona  
26/11. — Tomsk, Wiberg, ank. Petersborg 9/11. — Tula,  
Therkildsen, pass. Holtenau 26/11. — Tyr, Thaning, afg. herfra  
26/11. — United States, Gottsche afg. Kristiansand 26/11.  
— Vendsyssel, Larsen, pass. Portland 23/11. — Viking,  
Tramp, pass. Skagen 26/11. — A. N. Hansen, Sorensen, ank.  
Riga 23/11. — Saxo, Müller, ank. London 24/11.

**C. K. Hanson.** Aggersborg ank. West Hartlepool 15/11.  
— Amalienborg afg. Methil 22/11. — Anna Mærsk ank.  
West Hartlepool 15/11. — Brattingsborg ank. Mobile 23/11.  
— Børglum pass. Barbados 22/11. — Chassic Mærsk ank.  
Huelva 22/11. — Dansborg pass. Dungeness 24/11. — Eleo-  
nora Mærsk ank. Huelva 20/11. — Elsborg ank. Kjøben-  
havn 23/11. — Esrom pass. Barbados 18/11. — Flynder-  
borg ank. West Hartlepool 15/11. — Fredensborg afg. Lü-  
beck 24/11. — Frederiksborg ank. St. Nazaire 24/11. —  
Guldborg ank. Korsør 23/11. — Garre ank. Sunderland 21/11.  
Hammershus pass. Port Said 17/11. — Harrildsborg  
pass. Kjøbenhavn 24/11. — Hundborg afg. Hull 23/11. —  
Høneborg afg. Methil 22/11. — Jelling ank. Huelva 24/11.  
— Jømsborg ank. Rouen 23/11. — Jungshøved afg.  
Lorenzo M. 19/11. — Jægersborg ank. Huelva 18/11. —  
Kallundborg afg. Grimsby 20/11. — Kalo pass. Skagen  
24/11. — Klampenborg ank. Sunderland 25/11. — Kron-  
borg afg. Natal 19/11. — Lejre pass. Skagen 23/11. —  
Marselisborg ank. Cardiff 16/11. — Næsberg ank. Blyth  
22/11. — Peter Mærsk ank. Windau 19/11. — Randels-  
borg ank. Riga 17/11. — Rosenborg ank. Buratisland 23/11.  
— Silkeborg ank. Neapel 12/11. — Skanderborg pass.  
Algiers 15/11. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 23/11. —  
Skødsborg ank. Port Talbot 21/11. — Spigerborg ank.  
Methil 22/11. — Stegelborg pass. Kjøbenhavn 20/11. —  
Stjerneborg ank. Manchester 25/11. — Søborg pass. Kjø-

(Fortsættes Side 641.)

## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asten's S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Gjøhøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (Sm), Kæbelængder (Abl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

#### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2813. Vrag forgæves eftersøgt.** Hanstholm V. Nordisøen. Vraget, der var rapporteret paa 57° 07' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd., er forgæves eftersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2690. Kjøbenhavn 1912.)

**2814. Vrag. Hirschals NNØ. Skagerak.** Paa 57° 44' N. Br. 10° 01' Ø. Lgd. er observeret en Mast c. 1 m over Vand; den sidder sandsynligvis fast i et Vrag.

**2815. Oplysning om Lystønde.** Anholt SV. Kattegat. Den hvide Lystønde »Anholt SV.« er en Lys- og Fløjtønde. 56° 38' (40°) N. Br. 11° 26' (10°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods, Side 238. Fyr-Port, Nr. 102 A. Søml.-Fort., Side 18.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2328. Kjøbenhavn 1912.)

**2816. Fyr midlertidig slukket.** Fyrskib udlagt. Korsør. Store-Bælt. Paa Grund af Beskadigelse ved Fyrapparatet er Korsør Vinkelfyr midlertidigt slukket. Saa længe Vinkelfyret er slukket, er »Korsør« Fyrskib udlagt c. 400 m V. for Fyret. Fyrskibets Fyr og Taagsignaler er som anført i Fyr-Port, Nr. 258. Vinkelfyret: 55° 19' 53" N. Br. 11° 07' 07" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2197. Kjøbenhavn 1912.)

**2817. Bøjer udlægges midlertidig.** Store-Bælt. I Anledning af forestaaende Kubeleparationsarbejder vil der midlertidigt blive udlagt Bøjer med røde Flag, mærkede med en Krone over Bogstaverne »D. S. T.«, i Farvandet mellem Sprøge og Knudshoved. Knudshoved: 55° 18' N. Br. 10° 51' Ø. Lgd.

**2818. Lystønde midlertidig slukket.** »Rødsand S.«, Østersøen. Lystønden »Rødsand S.« er slukket. Den vil snarest blive tændt igen. 54° 32' (48°) N. Br. 11° 56' (23°) Ø. Lgd.

**2819. Hage borttaget.** Nyf-Løb. Grønland. Østersøen. Hagen, der fra Gamle-Tolk havde skudt sig ud V. for Linien »Bøfytret i Hørholle-Pynt S.-lige Ledetviline everet med det Ø-hige Forlyt«, er borttaget, saa at der nu er 4 m Vand. 54° 51' (24°) N. Br. 12° 09' (49°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 139 og 228. Danske Lods, Side 438 og 441. Fyr-Port, Nr. 520.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1775. Kjøbenhavn 1912.)

**2820. Is ved Island.** Telegram fra Seydisfjörðr:

Den 21de November. Kapajinen paa en hertil indkommen Travler rapporterer Pakis c. 50 Sm N. for Kap Nord. Isen i Drift mod S.

#### B.

##### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2821. Drivende Vrag.** Christiansø NØ. Østersøen. Vraget af Skonnerten »Rapid«, som er ladet med Træ, og som kun har Stormasten staaende, er den 16de November d. A. observeret drivende paa c. 55° 28' N. Br. 15° 20' Ø. Lgd.

**2822. Drivende Vrag.** Øsel NV. Østersøen. Et stort Vragstykke, tilsyneladende Agterdæk og Dakshus fra et større Sejlskib, er den 21de November d. A. observeret drivende paa c. 58° 43' N. Br. 21° 15' Ø. Lgd.

**2823. Fyr forandret.** Bredgrund og Skanør. Sundet. Sverrig. 1) Bredgrund Fyr viser nu hvidt Et-Lyn hver 3 Sek. 55° 28' 04" N. Br. 12° 49' 15" Ø. Lgd.

2) Skanør Fyr viser nu To-Lyn hver 6 Sek. Synsvidde: 9 Sm for hvidt og rødt Lys, 7 Sm for grønt. Iøvrigt uforandret. 55° 24' 57" N. Br. 12° 49' 41" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 317.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1213. Kjøbenhavn 1912.)

**2824. Afmærkning forandres.** Carlsholm. Løufstakten. Botniske Bugt. I Afmærkningen fra Søen til Carlsholms-Bruk skal foretages følgende Forandringer: 1) Stagen paa 60°

enden af Værftet. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 8 Sm. 48° 01' 25" N. Br. 69° 20' 42" V. Lgd. Bagfyret staar 110 m S. 33½° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm. Lysen i Fyrinien Retning.

Fyret paa Yderenden af Værftet er nedlagt. 48° 01' 25" N. Br. 69° 20' 48" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1636. Kjøbenhavn 1911.)

**2846. Tønde udlagt.** Aspötagan. Nova Scotia S.-Kyst. Ved Grunden, som strækker sig ud fra Ø.-Siden af Halvoen Aspötagan er udlagt en sort Stumplønde i 13 m Vand. 44° 29' 10" N. Br. 64° 02' 45" V. Lgd.

**2847. Fyr forandret.** Gull Rock. Lockeport. Nova Scotia S.-Kyst. Gull Rock Fyr er forandret til et hvidt Fyr med To-Formarkelser hver 30 Sek., Lys 18 Sek., Mørke 3 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 3 Sek., 43° 39' 12" N. Br. 65° 05' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 713. Kjøbenhavn 1910.)

**2848. Tønde udlagt.** Sisters Rocks. Bay of Fundy. Paa S.-Siden af Sisters Rocks er i 16 m Vand udlagt en sort Stumplønde, c. 90 m S. 9° Ø. fra det 80-lige Skær. 45° 14' 50" N. Br. 65° 47' 05" V. Lgd.

**2849. Tønde udlagt.** Amherst Basin V. Cumberland Basin. Chignecto Channel. Bay of Fundy. I 2 m Vand c. 1½ Sm Vest for Amherst Basin er udlagt en rød Spidstønde. S. 20½° V. fra Fort Cumberland og N. 71½° V. fra Amherst Basin Bagfyret. 45° 50' 30" N. Br. 64° 18' 25" V. Lgd.

**2850. Fyr forandret.** Wood Island. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Wood Island Fyr viser nu rødt Lys med To-Formarkelser hvert 1 Minut, Lys 42 Sek., Mørke 7. Sek., Lys 2. Sek., Mørke 7. Sek., 43° 27' 25" N. Br. 70° 19' 46" V. Lgd.

**2851. Skær fundet.** Western Passage. Narragansett Bay. Rhode Island. Et Skær med 7 m Vand er fundet i dybt Vand 950 m S. 49½° Ø. fra Plum Beach Fyr. 41° 31' 30" N. Br. 71° 23' 51" V. Lgd.

En Række Skær, der strækker sig c. ½ Sm i NØ-lig Retning, ligger i en Afstand af c. 100 m fra Land, det S-ligste Skær ligger c. 215 m S. 5° Ø. fra Bonnet Point. Dybden paa disse Skær er 0.5-2 m. Selv smaa Skibe bør ikke komme Kysten nærmere end c. 275 m i Nærheden af Bonnet Point, der ligger paa 41° 28' 10" N. Br. 71° 25' 20" V. Lgd.

**2852. Fyr forandret.** Fenwick Island. Delaware. Om trent den 1ste Maj 1913 forandres Fenwick Island Fyr til et hvidt Fyr med En-Formarkelser hvert 1 Minut, Lys 50 Sek., Mørke 10 Sek., 38° 27' 04" N. Br. 75° 03' 18" V. Lgd.

**2853. Afmærkning forandret.** Hampton Roads. Chesapeake Bay. For at afmærke den nytlig indførte Thimble Shoal Dredged Channel, der er c. 150 m (500 feet) bred og 10 m (35 feet) dyb, er udlagt følgende Thimble Shoal Dredged Channel Pønder, i c. 11 m Vand: 1) Spidstønde Nr. 4 paa N.-Siden af Løbet ved det 6-lige Indløb N. 62½° V. fra Cape Henry Fyr og N. 86¼° Ø. fra Yderenden af Willoughby Spit Værft. 2) Stumplønde Nr. 5 paa S.-Siden af Løbet henholdsvis N. 63½° V. og N. 87° Ø. fra samme Pønder. 3) Spidstønde Nr. 6 paa N.-Siden af Løbet henholdsvis N. 64° V. og N. 82¼° Ø. fra samme Pønder. 4) Stumplønde Nr. 7 paa S.-Siden af Løbet henholdsvis N. 64½° V. og N. 83° Ø. fra samme Pønder. 5) Spidstønde N. 8 paa N.-Siden af Løbet N. 86¼° Ø. fra Fort Wood Flagstang og S. 38° Ø. fra Back River Fyr. 6) Stumplønde Nr. 9 paa S.-Siden af Løbet henholdsvis N. 87° Ø. og S. 37° Ø. fra sidstnævnte Pønder. 7) Spidstønde Nr. 10 paa N.-Siden af Løbet N. 72° Ø. fra Willoughby Spit Fyr og S. 31° Ø. fra Back River Fyr. 8) Stumplønde Nr. 11 paa S.-Siden af Løbet henholdsvis N. 73° Ø. og S. 30½° Ø. fra sidstnævnte Pønder.

Følgende Pønder er flyttet og ligger i c. 11 m Vand: 9) Horseshoe Shoal Spidstønde 2 c. 0.3 Sm S. efter, den ligger N. 56½° V. fra Cape Henry Fyr og S. 71° Ø. fra Thimble Shoal Fyr. 10) Lynn Haven Roads Stumplønde 3 c. 0.3 Sm N. efter, den ligger N. 63° V. fra Cape Henry Fyr og S. 87½° Ø. fra Yderenden af Willoughby Spit Værft. 11) Willoughby Bank Stumplønde 9 c. 0.3 Sm NV. efter, den har faaet N. 13 og ligger N. 66° Ø. fra Willoughby Spit Fyr og S. 23° Ø. fra Back River Fyr. 12) Horseshoe Shoal Spidstønde 8 c. 0.3 Sm S. efter, den har faaet N. 12 og ligger henholdsvis N. 64° Ø. og S. 28° Ø. fra sidstnævnte Pønder. 13) Willoughby Spit Kløkkelønde 11. c. 0.3 Sm Ø. efter, den har faaet Nr. 15 og ligger S. 32° V. fra Thimble Shoal Fyr og N. 87° Ø. fra Old Point Comfort Fyr.

Følgende Pønder er inddraget: 14) Crumps Bank Stumplønde 5. 15) Horseshoe Shoal Spidstønde 4. 16) Crumps Bank Stumplønde 7. 17) Horseshoe Shoal Spidstønde 6.

De 4 Spidstønder paa N.-Siden af Løbet vil saa snart som muligt blive ombyttet med Lystønder, der viser rødt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek.

Thimble Shoal Fyr: 37° 00' 52" N. Br. 76° 14' 24" V. Lgd.  
**2854. Fyrs Beliggenhed.** Cape Lookout, North Carolina. Wreck Point Fyr er flyttet ¼ Sm N. 60° V. efter og staar nu paa Yderenden af Wreck Point. 34° 37' 04" N. Br. 76° 32' 38" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1075. Kjøbenhavn 1912.)

**2855. Afmærkning forandres.** Tybee Roads. Savannah River. Om trent den 10de December 1912 foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen af Tybee Roads: 1) Cuter E-trance Stumplønde 1 udlægges i 11 m Vand. S. 80½° Ø. fra Tybee Hotel og S. 31½° Ø. fra



34° 46' N. Br. 17° 45' 14" Ø. Lgd. inddrages. 2) En sort Væger med 2 Balloner udlægges paa 60° 34' 45" N. Br. 17° 45' 15" Ø. Lgd. ved Carlsgrund ved Løbets V-Side. 3) En Slæge udlægges paa 60° 34' 43" N. Br. 17° 40' 00" Ø. Lgd. ved ovennævnte Grund ved Løbets V-Side. 4) En Slæge med 2 opnævnte Koste udlægges paa 60° 34' 25" N. Br. 17° 44' 10" Ø. Lgd. ved Løbets Ø-Side ved en nyindstet 6 m Grund, Jennys Grund. 5) En Slæge udlægges paa 60° 34' 06" N. Br. 17° 49' 00" Ø. Lgd. ved Løbets V-Side ved en nyindstet 5 m Grund, Slips Grund. 6) En Slæge med Kost udlægges paa 60° 34' 00" N. Br. 17° 41' 54" Ø. Lgd. ved Løbets Ø-Side. 7) En Slæge med Kost udlægges paa 60° 33' 42" N. Br. 17° 41' 58" Ø. Lgd. ved Løbets Ø-Side. 8) Slægen paa 60° 33' 42" N. Br. 17° 41' 48" Ø. Lgd. flyttes 30 m Ø. eller. 9) Slægen med Kost paa 60° 33' 30" N. Br. 17° 41' 52" Ø. Lgd. flyttes 30 m V. eller.

**2825.** »Nalkainen« Fyrskib inddraget. Uleåborgs Distrikt. Bottiske Bugt. Finland.

»Nalkainen« Fyrskib er inddraget for Vinteren. c. 64° 36' N. Br. 23° 51' Ø. Lgd.

**2826.** »Storkallegrund« Fyrskib inddraget. Bottiske Bugt. »Storkallegrund« Fyrskib er inddraget for Vinteren. 62° 40' N. Br. 20° 43' Ø. Lgd.

**2827.** Fyr flyttet. Kalkudd. Abo Distrikt. Bottiske Bugt. En mere lige Rende er gravet forbi Beckholm til Abo. Kalkuddet Fyr er derfor flyttet c. 100 m V. eller. Fyrets tidligere Plads: 60° 25' 43" N. Br. 22° 11' 18" Ø. Lgd.

**2828.** Kabel afmærket. Borearbejder fuldført. Stralsund. Tyskland. Den behøvede Afmærkning af Kablet i Stralsund er nu udført. 1) Den V-lige Tavle ved Ziegelegruben (Stralsund Siden) staar paa 54° 18' 24" N. Br. 13° 06' 48" Ø. Lgd. 2) Den Ø-lige Tavle ved Ziegelegruben (Dühholm) staar paa 54° 18' 32" N. Br. 13° 07' 06" Ø. Lgd. 3) Den V-lige Tavle ved Stralsund Farvandet (Dühholm) staar paa 54° 18' 36" N. Br. 13° 07' 34" Ø. Lgd. 4) Den Ø-lige Tavle ved Stralsund Farvandet (Rigen) staar paa 54° 19' 12" N. Br. 13° 08' 42" Ø. Lgd. 5) Den V-lige Tønde ligger paa 54° 18' 54" N. Br. 13° 08' 18" Ø. Lgd. 6) Den Ø-lige Tønde ligger paa 54° 19' 03" N. Br. 13° 08' 30" Ø. Lgd.

Borearbejderne i Ziegelegruben og Stralsund Farvandet er fuldført. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1666 og 1967. Kjøbenhavn 1912.)

**2829.** Forsøgsstande inddraget. Helfkamp. Hohwacht-Bucht. Forsøgsstandene, som var udlagt i Nørheden af Helfkamp, er borttaget og Afmærkningerne inddraget. Stedet maatte besjæfles. 54° 23' N. Br. 10° 34' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2832. Kjøbenhavn 1912.)

**2830.** Tønde udlagt. Neukirchensgrund. Flensborg Fjord. Ø. for Neukirchensgrund er udlagt en Irid Blanketønde med Ø-lig Topbetegnelse, mærket »Neukirchensgrund 0«, 54° 48' 50" N. Br. 9° 46' 58" Ø. Lgd. Positionen svarer til danske Kort; naar der lægges 6" til Br. svarer den til tyske Kort. (Kort Nr. 117, 157, 160, 243 og 253.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 851. Kjøbenhavn 1912.)

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2831.** Fyr forandret. Westerlevsørand. Tyskland. Lysrønsen mellem Lysvinklerne 5 og 6 i Westerlevsørand Fyr er forandret, saa at Fyret nu viser hvidt Fire-Lyn fra N. 88,° V. til N. 68,° V. over Schmalethel Anduvningstønde, rødt, fast Lys derfra til N. 14,° V. 54° 22' N. Br. 8° 38' Ø. Lgd.

**2832.** Afmærkning. Eider. I Eider er der udlagt en Del Tønder til Afmærkning af Farvandet. Tønderne flyttes eller Farvandet, der hyppigt forunder sig. Man advares mod at staa ind uden Lods.

Tønderne, der var udlagt til Opmaalning, er inddraget. Eider Munding: 54° 15' N. Br. 8° 38' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2649. Kjøbenhavn 1912.)

**2833.** Fyr tændes. Båsum. Ved Båsum Fiskerihavn vil der sandsynligvis i Februar 1913 blive tændt et hvidt og rødt Fyr med To-Formkæder hver 15 Sek., Lys 9,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., Lys 2,5 Sek., Mørke 1,5 Sek. Lysset vil omrent blive sandledes: hvidt fra S. 6° V. til S. 73° V., rødt derfra til S. 75,2° V., hvidt derfra til N. 32° V., mørkt derfra til N. 68° Ø., hvidt derfra til S. 43° Ø., rødt derfra til S. 6° V. Flammens Højde: 25 m. Synsvide for hvidt Lys i Lysvinklerne udefter: 15 Sm. 54° 07' 42" N. Br. 8° 51' 44" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

**2834.** Belysning ved Vrag. Elbena. For ogsaa at afmærke Vraget af Danneberg »Vandhale«, naar Is forhindrer Bjergringsfartøjerne i at arbejde ved Vraget, skal der tændes 2 hvide, faste Fyr. Det ene vises fra en Due d'Albe i 10 m Vand, c. 800 m neden for Vraget. 53° 45' 29" N. Br. 9° 24' 21" Ø. Lgd. Det andet fra en Due d'Albe i 9 m Vand, c. 400 m fra Vraget. 53° 45' 02" N. Br. 9° 25' 13" Ø. Lgd. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 5 Sm. Fyrene vil blive tændt, naar Due d'Albene er færdige.

I Krausund Forfyrers Lysvinkel, der viser To-Lyn, er indsat en rød Lysvinkel, der viser fra N. 38,2° Ø. til N. 50,2° Ø.

Bienberg Fyrs Lysvinkel, der viser hvidt To-Lyn, lyser nu fra S. 44,2° V. til S. 56,2° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2473. Kjøbenhavn 1912.)

**2835.** Forsøgsstande inddraget. Jæde. Forsøgsstandene mellem Tønde X og Y er inddraget. Tønde Y: 53° 32' 21" N. Br. 8° 10' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1854. Kjøbenhavn 1912.)

**2836.** Grund borttaget. Imenolde. Jæde. 7,2 m Stedet paa 53° 39' 48" N. Br. 8° 06' 03" Ø. Lgd. er uddybet til 8 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2275. Kjøbenhavn 1912.)

**2837.** Afmærkning forandret. Ems. I Ems er Spirittønde W 0 a nu mærket W P og den hidtidige Spirittønde W P er nu mærket W Q. Tønde W Q: 53° 29' 24" N. Br. 6° 54' Ø. Lgd.

2) I Østfresiske Gølle er følgende Lystønder flyttet: a) Lystønde G 4 350 m SV. eller til 8 m Vand. 53° 19' 57" N. Br. 7° 00' 32" Ø. Lgd. b) Lystønde G 4 180 m NØ. eller til 10 m Vand. 53° 19' 32" N. Br. 7° 02' 09" Ø. Lgd. c) Spirittønde G 4 190 m V. eller til 7 m Vand. 53° 20' 05" N. Br. 7° 00' 05" Ø. Lgd. Da Løbet paa Strækningen Lystønde G 4—Lystønde G 4 er smalt, anbefales stor Forsigtighed. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2420. Kjøbenhavn 1912.)

**2838.** Skildes borttaget. Emden. Ems. Skildet til Hartleburghaven ved Emden er borttaget og Lanternen slukket. 53° 20' 08" N. Br. 7° 09' 07" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1677. Kjøbenhavn 1912.)

**2839.** Rettelte til »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2782, Pkt. 3. Harwich Approaches. »Long Sand« Fyrskib er flyttet til 51° 47' 36" N. Br. 1° 40' 29" Ø. Lgd.

### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**2840.** Fyrskib udlægges. Approches du Havre. Frankrig. I Slutningen af 1912, vil der til Forsøg blive udlagt et rødt og sort vandret stribet Fyrskib, mærket »Le Havre«, c. 7 Sm N. 75° V. fra Cap de la Hève. Det skal vises rødt To-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 7,5 Sek. Flammens Højde: 12 m. Lysvægt: 18 Sm. Taagesignal skal gives med Sirene. Tre-Stad hvert 1 Minut, Stød 1,5 Sek., Pause 1,5 Sek., Stød 1,5 Sek., Pause 1,5 Sek., Stød 1,5 Sek., Pause 5,2 Sek. En Underavsløkke giver Tre-Slag hver 15 Sek. 1 Slag, Pause 3 Sek., 1 Slag, Pause 3 Sek., 1 Slag, Pause 3 Sek. Desuden vil Fyrskibet blive forsynet med Hertz Taagesignaler. Signalet vil bestaa af en hver 30te Sekund givet, regelmæssig Signalamplitude, der i Telefonen frembringer Lyden »Ul 4«, afpasset sandledes, at den i 10 Sekunder med svag Hastighed gentager Bogstavet H i Morse's Alfabet. 49° 32' 34" N. Br. 0° 06' 25" V. Lgd.

Saantidig vil Lys- og Flagtønden Ouest des Approches de l'Éclat blive flyttet c. 1200 m NNØ. eller.

**2841.** Oplysning om Lods. Isle of Wight. England. Med stærke V-lige og SV-lige Vinde ligger Lødkutteren paa den ydre Station ved det V-lige Indløb til Isle of Wight Channel's under Land i Nørheden af Anvil Point.

Er Vejret for daarligt til at Lods kan blive sat om Bord i Skibet, eller Lødkutteren ikke er paa Station, anbefales det at søge Lødkutteren paa Stationen ved det Ø-lige Indløb, hvor Lods altid vil kunne sættes om Bord i smalt Vand i Nørheden af »Nalle« Fyrskib. Anvil Point: 50° 35' 24" N. Br. 1° 57' 24" V. Lgd.

**2842.** Fyr brender om Dagen under Taage. Kingstown Harbour. Irland. Ø. Kyst. Fyrene paa Ø- og V-Molene ved Kingstown Harbour vil til Forsøg brende om Dagen, naar der gives Taagesignal fra Fyret paa Ø-Molen. Skibsførere anmodes om at meddele Irish Lights Office, Dublin, Resultatet af deres flagtælseser, om hvorvidt Lysset fra Fyrene ses tidligere end selve Fyrtårnene, og om Lysset ses forinden Taagesignalet høres. Ø-lige Molensfyre: 53° 18' N. Br. 6° 07' 24" V. Lgd.

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø. Kyst.

**2843.** Tønder inddraget. Plateau des Birvideaux. Belle Isle. Frankrig. Bjergrarbejderne paa Plateau des Birvideaux er ophørt for Vinteren og de 6 hvide Fartøjtønder er inddraget. 47° 29' 07" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1431. Kjøbenhavn 1912.)

**2844.** Vrag afmærket. Ile d'Aix. En grøn Tønde er udlagt ved Vraget af Danneberg »Aran«, som er sunket c. 750 m V. for Ile d'Aix Fyr. 46° 00' 38" N. Br. 1° 11' 21" V. Lgd.

**2845.** Ledefyr tændt. Fyr slukket. Ile Verte. River St. Lawrence. Canada. Ved Regningsværket paa N-Siden af Ile Verte er tændt 2 hvide, faste Ledefyr, som holdt overet i Pejling S. 33,2° Ø. Leder gennem det smalle Løb til Værflet. Forfyret staar 90 m fra Yder-

Bloody Point Forfyr. 2) South Breaker Stumpplunde 3 udlægges i 6<sup>s</sup> m Vand, henholdsvis S. 85<sup>o</sup> 4' 0" Ø. og S. 38<sup>o</sup> 4' 0" Ø. fra samme Punkter. 3) North Breaker Klokkeplunde 2 T flyttes c. 620 m S. 22<sup>o</sup> V. efter; den skal kaldes Bloody Point Channel Klokkeplunde 5 og skal ligge i 6<sup>s</sup> m Vand, N. 89<sup>o</sup> 4' 0" Ø. fra Tybee Hotel og S. 36<sup>o</sup> 4' 0" Ø. fra Bloody Point Bagfyr. 4) Bloody Point Channel Stumpplunde 7 udlægges i 6<sup>s</sup> m Vand, N. 75<sup>o</sup> 4' 0" Ø. fra Tybee Hotel og S. 36<sup>o</sup> 2' 0" Ø. fra Bloody Point Forfyr. 5) Bloody Point Channel Stumpplunde 9 udlægges i 6<sup>s</sup> m Vand, henholdsvis N. 59<sup>o</sup> 4' 0" Ø. og S. 35<sup>o</sup> 0' 0" Ø. fra samme Punkter. 6) Bloody Point Channel Stumpplunde 11 udlægges i 6<sup>s</sup> m Vand, henholdsvis N. 46<sup>o</sup> 4' 0" Ø. og S. 34<sup>o</sup> 4' 0" Ø. fra samme Punkter. 7) Entrance Klokkeplunde 1 flyttes c. 1160 m S. 76<sup>o</sup> 0' 0" Ø. efter; den skal kaldes Bloody Point Channel Klokkeplunde 13 og skal ligge i 6<sup>s</sup> m Vand, N. 34<sup>o</sup> 4' 0" Ø. fra Tybee Hotel og S. 34<sup>o</sup> 4' 0" Ø. fra Bloody Point Bagfyr. 8) Entrance Stumpplunde 1 vil blive udlagt paa Entrance Klokkeplunde 1's nuværende Plads. 9) Følgende Stumpplunder indruges: a) South Breaker 1. b) Inner South Breaker 3. c) Middle South Breaker 5. d) Upper South Breaker 5 A. e) Inner lodret stribeplunde. Bloody Point Forfyr: 32<sup>o</sup> 05' 23" N. Br. 80<sup>o</sup> 51' 51" V. Lgd.

### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

**2856. Fyr forandret. Carysfort Reef, Florida Reefs, Florida.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Den 1ste November 1912 er Carysfort Reef Fyr forandret til at vise Blink hver 20 Sek., 25<sup>o</sup> 13' 17" N. Br. 80<sup>o</sup> 12' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2446. Kjøbenhavn 1912.)

**2857. Tønde ikke indtaget. Southwest Shoal, Tampa Bay, Florida.** Southwest Shoal Spidsplunde S W 18 er ikke blive indtaget. 27<sup>o</sup> 34' 48" N. Br. 82<sup>o</sup> 50' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2496. Kjøbenhavn 1912.)

**2858. Fyr flyttet. False Cape, Honduras Ø-Kyst.** False Cape Fyr er flyttet og staa nu ved Kysten c. 4 Sm V-ligere end tidligere. Det formenes, at Pladsen vil blive permanent. V. Kysten tiltager paa dette Sted. Fyrets gamle Plads: 15<sup>o</sup> 12' 45" N. Br. 83<sup>o</sup> 21' 30" V. Lgd.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2859. Fyr tændt. Estaque, Marseille, Frankrig.** Ved Indløbet til Aabningen i Kanal-dæmningen mellem Marseille og Rhone er der tilhøjre for Estaque Havn tændt et rødt fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Lysevne: 4 Sm. 43<sup>o</sup> 21' 30" N. Br. 5<sup>o</sup> 19' 00" Ø. Lgd.

**2860. Sømærke borttaget. Punta S. Antonio, Gaeta, Italien V.-Kyst.** Vagøren ved 1<sup>s</sup> m Grunden tæt V. for Punta S. Antonio, V. for Gaeta, er indtaget. S. Antonio: 41<sup>o</sup> 13' N. Br. 13<sup>o</sup> 34' Ø. Lgd.

**2861. Belysning forandret. Trapani, Sicilien V.-Kyst.** Paa Hovedet af den ny Mole ved Trapani Havn er tændt et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3<sup>s</sup> Sek., Mørke 1<sup>s</sup> Sek. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 6 Sm. Fyret staa 310 m S. 32<sup>o</sup> Ø. fra Fyret paa den lille Øe Colombata. Lystonden, som viste rødt fast Lys og laa ud for Molehovedet, er indtaget. Colombata Fyr: 36<sup>o</sup> 00' 36" N. Br. 12<sup>o</sup> 28' 47" Ø. Lgd.

**2862. Fyr forandret. Muggia, Golf von Triest, Østerrig-Ungarn.** Fyret paa det Ø-lige Molehoved ved Muggia Havn er nu et rødt, fast Fyr. Synsvide: 3 Sm. 45<sup>o</sup> 36' N. Br. 13<sup>o</sup> 46' Ø. Lgd.

**2863. Fyr forandret. Neresine, Iussini.** Det hvide, faste Fyr paa Molehovedet i Neresine Bugt er forandret til et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 2 Sm. 44<sup>o</sup> 39' N. Br. 14<sup>o</sup> 23' Ø. Lgd.

**2864. Belysning forandret. Pago.** Paa Øen Pago er der foretaget følgende Forandringer ved Belysningen:

1) Pago Havn. Fyret paa det N-lige Molehoved er forandret til et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 3 Sm. 44<sup>o</sup> 26' N. Br. 15<sup>o</sup> 03' Ø. Lgd. c. 50 m SØ-lig fra dette Fyr er der tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 3 Sm. Disse 2 Fyr overet leder gennem Indløbsrenden.

2) Cossion Havn. I det røde, faste Fyr ved Foden af Molen er indsat en grøn Lysvinkel, der fører fri af Pynterne Cossion og Sminka. Synsvide: 3 Sm for rødt og 2 Sm for grønt Lys. 44<sup>o</sup> 23' N. Br. 15<sup>o</sup> 04' Ø. Lgd.

3) Novaglin Havn. I det røde, faste Fyr paa S-Enden af Molen er indsat en grøn Lysvinkel, der fører fri af Pynterne Gaj og Vrtilic. Synsvide: 3 Sm for rødt og 2 Sm for grønt Lys. 44<sup>o</sup> 33' N. Br. 14<sup>o</sup> 53' Ø. Lgd.

**2865. Fyr forandret. Spitze d'Ostro.** Spitze d'Ostro Fyr er forandret til

benhavn 24./11. — Taaruborg afg. Korsør 23./11. — Turborg afg. Antwerpen 22./11. — Ullisborg afg. Port Talbot 24./11. — Uranienborg ank. Sunderland 23./11. — Vordingborg ank. Brunsbüttel 22./11. — Ørkild ank. Galveston 22./11.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Blyth 22./11. til Port Empedocle. — Johan Siem, Nielsen, afg. Liverpool 23./11. til Swansea. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 26./11. til Ghent. — Russ, Petersen, afg. Cardiff 1./11. til Sabine Pass. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 21./11. til Palermo. — Excellence Pleske, Tannebok, ank. Sarpsborg 24./11. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Kjøbenhavn 26./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. New York 22./11. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 23./11. til St. Vincent f. O. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Barry 15./11. til Rosario. — Nøwa, Dahl, afg. Cardiff 2./11. til Gulfport.

**Vesterhavet.** Stella, Larsen, ank. Valencia 26./11. — Dagmar, Skou, afg. Abo 26./11. til Alicante. — Nordsoen, Gram, ank. Wiborg 26./11. — Rigmor, Uldall, afg. Llanely 26./11. til Kjøbenhavn. — Bodil, Jousen, afg. Brixham 25./11. til Nantes. — Polly, Mathiasen, pass. Beachy Head 26./11. for Hamburg. — Ellen, Hansen, afg. Dunston 26./11. til Pernau. — Hebe, Gregersen, pass. Peniche 25./11. for Hamburg. — Johanne, Thøgersen, pass. Gibraltar 25./11. for Hamburg. — Nora, Lauritzen, pass. Brixham 25./11. for Valencia. — Marie, Nielsen, ank. Esbjerg 25./11. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 25./11. for Valencia. — Karla, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 24./11. for Valencia. — Nerma, Degn, afg. Trångsund 24./11. til Morlaix. — Laura, Lund, pass. Casablanca 23./11. for Saffi. — Olga, Christensen, pass. Brunsbüttel 24./11. for Cartagena. — Fylla, Brinch, ank. Hartlopool 24./11. — Inger, Schiff, pass. Brunsbüttel 23./11. for Valencia. — Nancy, Pedersen, afg. Gandia 23./11. til London.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Odense 26./11. — Sara, Jensen, ank. Rouen 23./11. — Helene, Sørensen, ank. Kiel 24./11. — Ragnhild, Schultz, afg. Riga 24./11. — Valborg, Hansen, ank. Riga 18./11. — Sjølland, Sværre, afg. Windau 26./11. — Estrid, Hansen, afg. Kotka 19./11. — Agnete, Dam, ank. Königsberg 14./11. — Gunhild, Hansen, afg. Königsberg 26./11. — Hermia, Farup, afg. Great Yarmouth 26./11. — Alice, Jørgensen, ank. Frederikshavn 24./11.

**Heimdal.** Helga, Vaaben, Hansen, afg. Port Talbot 21./11. — Martha, Christensen, afg. Hudiksvall 22./11. — Elina, Rathje, afg. Sfax 16./11. — Therese, Pedersen, ank. Hudiksvall 26./11. — Harriet, Larsen, ank. Rouen 23./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Palamos 20./11. — Simone, Møller, afg. Borgå 22./11. — Jeanne, Olsen, afg. Swausea 20./11. — Vera, Larsen, ank. Port Talbot 23./11. — Daisy, Jørgensen, afg. Swausea 26./11. — Annine, Leth, afg. Hudiksvall 23./11. — Kamma, Løffer, afg. Sfax 24./11. — Betty, Lagesen, afg. Cardiff 23./11.

**Dania.** Ely, Duhn, afg. Trångsund 23./11. til Barcelona. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 23./11. til Helsingfors. — Fanny, Eriksen, ank. til Karlskrona 25./11. — Lilly, Sørensen, afg. fra Huelva 23./11. til Stettin. — Alexy, Sørensen, ank. til Irvine 23./11. — Dagny, Bang, pass. Portland 23./11. for Gijon. — Mary, Clausen afg. fra Lowestoft 25./11. til Königsberg.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 22./11. for Dunkerque. — London, Bom, ank. Rouen 23./11. — Paris, Tholander, ank. Frederikshavn 23./11. — Bryssel, Kaas, ank. Rouen 25./11.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Amsterdam 21./11. — Wien, Boeck-Hausen, ank. Dunkerque 20./11. — Roma, v. Thun, afg. Valencia 19./11. til Manchester.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Kiel 24./11. — Skinfaxe, Faber, afg. Burntisland 26./11. til Korsør. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Gedser 25./11. til Burntisland.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Steffen, ank. Horsens 26./11. — Nordpol afg. Aalborg 26./11.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen afg. Norfolk 26./11. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Guanoco 26./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Cardiff 20./11. — Svend, Schmidt, afg. Karrebæksminde 26./11. — Urania, Clausen, afg. Lübeck 26./11.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, afg. Aguilas 23./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Philippeville 23./11. — Holland, Poulsen, afg. Brixham 24./11. — England, Andersen, afg. Frederikshavn 26./11.

**Dansk-belgisk Dampskibsselskab.** Dronning Olga, Petersen, afg. New York 21./11.

(Fortsættes Side 643.)

et hvidt, fast Fyr med Blus hver 20 Sek., stadigt Lys 14 Sek., Blus 6 Sek. Synsvide: 17 Sm, 23 Sm for Blusser, 42<sup>o</sup> 23', N. Br. 18<sup>o</sup> 32', Ø. Lgd.

**2866.** Grund fundet. **Stampalia, Egæriske Hav, Tyrkiet.** En Grund med 7,5 m Vand ør fundet 1,5 Sm S. 19<sup>o</sup> Ø. fra Agio Kyriaki. 36<sup>o</sup> 31' 50" N. Br. 26<sup>o</sup> 25' 50" Ø. Lgd.

**2867.** Vrag. **Salonki Bay.** Et Vrag med en Mast og nogle Fartøjsdele over Vandet ligger 3 Kil S. 88<sup>o</sup> V. fra Fyret paa S.-Enden af Bølgerydren ved Indløbet til Havnen i Salonki Bay. 40<sup>o</sup> 37' N. Br. 29<sup>o</sup> 57' Ø. Lgd.

**2868.** Advarsel mod **Miner.** **Kara Burun, Sorte Hav.** Ved V.-Kysten af Sorte Hav ør der observeret drivende Miner ud for Kara Burun. Man bør være forsigtig ved Søjads i disse Færvande. Kara Burun: 41<sup>o</sup> 20' N. Br. 28<sup>o</sup> 40' Ø. Lgd.

**2869.** **Paahud, Smyrna, Lilleasien.** I Følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Smyrna har Kommandanten over Smyrna og Arkipelaget for at forebygge Ulykkesilfælde ladet bekendtgøre, at Skibe, som ankommer til Smyrna, vil indtil Ladskaadens Ankomst have at stoppe ud for den hvide Bøje, som er anbragt ved Faneliniens Begyndelse, og som bærer en Plade mærket med Bogstavet "S". Smyrna Havn: 38<sup>o</sup> 25' N. Br. 27<sup>o</sup> 08' Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2320. Kjøbenhavn 1912.)

**IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.**

**2870.** Fyr forandret. **Shumma, Eritrea, Røde Hav, I Fyret,** tæt ved S.-Pvnten af den Shumma, ør den røde Lysvinkel, der lyser fra N. 41<sup>o</sup> V. til S. 71<sup>o</sup> Ø., nedlagt, og Fyret ør for-mærket i denne Vinkel. 15<sup>o</sup> 31' 32" N. Br. 40<sup>o</sup> 00' 18" Ø. Lgd.

**2871.** Fyr forandret. **Colombo, Ceylon.** De 2 grønne Fyr (det ene øver det andet) paa Ydenden af Guide Jetty ør ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. c. 6<sup>o</sup> 57' N. Br. 79<sup>o</sup> 50' Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø-Kyst med Japan.**

**2872.** Fyr tændt. **Etne-droegte, Fyr forandret, Armeniiden-droegte, Java Ss, Paa V.-Kanten af Etne-droegte ør tændt et hvidt Fyr med En-kormærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12 Sm. 5<sup>o</sup> 17' 40" S. Br. 106<sup>o</sup> 54' 30" Ø. Lgd.**

Armeniiden-droegte Fyr ør forandret til et rødt Blinklyr. (Se "Efterretninger for Sø-farende" Nr. 2805. Kjøbenhavn 1912.)

**2873.** Fyr atter paalideligt. **Pahaug River, Malacca Ø-Kyst, Pahaug River Fyr ør atter paalideligt.** 3<sup>o</sup> 32½' N. Br. 103<sup>o</sup> 27¼' Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2862. Kjøbenhavn 1911.)

**2874.** Fyr tændt. **Kagashima Kō, Kyushu S.-Kyst, Japan.** Paa S.-Enden af Kami Ze (23-foot islet) ør tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 10½ Sm. 31<sup>o</sup> 33' 57" N. Br. 130<sup>o</sup> 35' 09" Ø. Lgd.

**Bekendtgørelser m. m.**

**2875.** **Blokade opløst.** **Forbud, Ægæriske Hav, Grækenland.** Iølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den græske Regering opløst Blokaden af den Lemnos og udstedt Forbud mod, at Skibe løber ind i Skiathos Havn øfter Søndag. (Se "Efterret-ninger for Søfarende" Nr. 2866. Kjøbenhavn 1912.)

**2876.** **Karantænestemmelser.** **Belgien.** — Singapur ør erklæret kolerasmittet. Italien. — Mombasa ør erklæret fri for Dysenter.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N-betyder: Ny Kort eller ny Udg. R: rettet, ny Udgave; † annulleret; † Tillæg.

**Eogland, Oktober 1912.**

R 1834 Eogland, east coast. — River Medway, sheet II.

R 2059 Atlantic ocean. — North Atlantic ocean.

R 1633 Gulf of St. Lawrence. — Chaleur bay, eastern part.

R 1265 River St. Lawrence. — Plans in the River St. Lawrence.

R 2898 Gulf of Mexico. — Tampa bay.

R 19 Brazil. — Santos harbour.

R 1328 Chile. — Anchores in the Chonos archipelago.

R 713 Indian ocean. — Port Louis.

R 2734 China. — Si kiang, Sam chau to Chan sun.

R 3025 China. — Wei hai wei anchorage.

R 3287 Ireland, north coast. — Lough Foyle entrance.

† 1073 France, north coast. — Dieppe.

† 3416 France, west coast. — Approach to Brest.

† 42 India, west coast. — Sind and Kutah coasts.

† 11 Arabia, S. E. coast. — Khorya Morva bay and islands.

† 11 Admiralty Manual for the Deviations of the Compass. 1912.

† 64 Tyskland, Oktober og November 1912.

R 87 Nordsee, Deutsche Küste: Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland. 1: 100 000.

R 399 Nordlicher Stillor Ocean, Südküste von China: Hainan bis Swatau. 1: 750 000.

R 400 Nordlicher Stillor Ocean, Ostküste von China: Formose-Strasse. 1: 750 000.

R 401 Nordlicher Stillor Ocean, Ostküste von China: Samsa-Bucht bis Yangtse-Mündung. 1: 750 000.

Nordsee, Deutsche Küste: Die Ostfriesischen Inseln.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Rotterdam 25./11.

Dampskibsselskabet af 1811. Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 26./11.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Korsør 25./11.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elis-sejef ank. Seaham Harbour 24./11. — Freja afg. Orth 24./11.

Turs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Wismar 22./11.

Æro. Energi, Jensen, ank. Lübeck 19./11. — Enigheden, Jensen, ank. Memel 25./11. — Erindring, Nielsen, ank. Lovisa 20./11. — Emanuel, Svane, ank. Methil 25./11.

Ostasiatisk Kompagni. Bintang afg. Penang 26./11. for udg. Samui afg. Penang 20./11. for hjemg. — Bandon afg. Antwerpen 21./11. for udg. — Pangan afg. Singapore 25./11. for hjemg. — Jutlandia afg. Port Said 19./11. for hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 15./11. — Indien afg. Karatsu 22./11. for hjemg. — Tranquebar ank. Göteborg 23./11. for udg. — Cathay ank. Kobe 24./11. for udg. — Lituania afg. Shanghai 23./11. for hjemg. — Estonia afg. Kjøbenhavn 23./11. for udg. — Chumpon ank. Zwijndrecht 19./11. for hjemg. — Kina ank. Coronel 24./11. for hjemg. — Arabien ank. Departure Bay 23./11. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 16./11. for udg. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 27./11. — St. Jan afg. St. Thomas 26./11. for hjemg.

### Sejlskibe.

Rønne. Freja ank. Königsberg 16./11. — Proven, Olsen, ank. Lübeck 18./11. — Magnus, Hansen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Louise ank. Vestervik 24./11.

Svendborg. Nanna, Madsen, ank. Charlestown 19./11. — Falken, Rasmussen, ank. Jersey 19./11. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Nakskov 20./11. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Aarhus 20./11. — Union, Olsen, ank. Grimsby 20./11. — Willemoes, Eriksen, ank. Faro 20./11. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Aalborg 19./11. — Dagmar, Petersen, ank. Fowey 19./11. — Haabet, Andersen, ank. Dieppe 19./11. — Acti, Mouritzen, ank. Quimper 20./11. — Maagen, Jensen, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Ludvig, Braudt, ank. Aarhus 21./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kerteminde 20./11. — Fanny, Hansen, ank. Nykjøbing 20./11. — Newsky, Nielsen, ank. Bogense 21./11. — Ruth, Falentin, ank. Aarhus 20./11. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Brest 20./11. — Embla, Mikkelsen, ank. Fjellebroen 21./11. — Zenitha, Jensen, ank. Bogense 21./11. — Gæa, Petersen, ank. Lissabon 21./11. — Martin, Wilde, ank. Sakskjøbing 20./11. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Rudkjøbing 21./11. — Flora, Sørensen, ank. Karrebæksminde 22./11. — Christian, Jørgensen, ank. Poole 20./11. — Fortuna, Jørgensen, ank. St. Yves 21./11. — Agnes, Nielsen, ank. Kristiania Fjord 23./11. — Vera, Jensen, ank. Grenaa 23./11. — Mercur, Lund, ank. Blyth 23./11. — Hans Emil, Skov, ank. Högauås

24./11. — Confidence, Michaelsen, ank. Newcastle 24./11. — Marie, Andersen, ank. Boston 24./11. — Ignatz Breum, Lund, ank. Drammen 25./11. — Sophie, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 24./11. — Yrsa, Sørensen, ank. Fowey 25./11. — Severine, Hansen, ank. Grenaa 26./11. — Rotha, Hansen, ank. Hundested 26./11. — Cornwall, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 26./11. — Ludvig, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 26./11. — Primula, Jørgensen, ank. Fowey 26./11. — Zampa, Wulff, ank. Riga 26./11.

Æro. Rise, Bager, er ank. til Hamburg. — Viking, Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./11. — Signe, Hansen, ank. Kalmar 19./11. — Nautu, Stærke, ank. Trapani 18./11. — Immanuel, Petersen, ank. Södertelje 19./11. — Alf, Hansen, ank. Kalundborg 19./11. — Pampa, Svendsen, ank. Sakskjøbing 19./11. — Ceres, Raahauge, ank. Ekensund 20./11. — Marstal, Hansen, ank. Warnemünde 19./11. — Mariane, Petersen, ank. Pillau 19./11. — Skirner, Rasmussen, ank. Larvik 20./11. — H. C. Grube, Svane, pass. Prawle Point 15./11. vestg. p. R. t. St. Louis. — Cästor, Sonne, ank. Casablanca 17./11. — Maren, Albertsen, ank. Kjøbenhavns Red 20./11. — Hausigne, Boye, ank. Swansea 20./11. — Eos, Christensen, ank. Horten 19./11. — Hosanne, Raahauge, ank. Trapani 20./11. — Sophie, Møllemann, ank. Malmö 21./11. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Hnsle 21./11. — Emanuel, Schmidt, ank. Hasle 21./11. — Henry, Jensen, ank. Horsens 21./11. — Kathinka, Olsen, ank. Sakskjøbing 21./11. — Marie, Raahauge, ank. Porsgrund 22./11. — Svip, Jensen, ank. Karlskrona 22./11. — Herkules, Petersen, ank. Malmö 22./11. — Christiane, Petersen, ank. Orth 22./11. — Dorthea, Boye, ank. Corunna 21./11. — Forældres Minde, Christensen, ank. Kjørtominde 21./11. — Hebe, Clausen, afg. Svendborg 22./11. til Libau. — Heimdal, Staugaard, er afg. Bogen 22./11. til Frederiksstad. — R. Fabricius, Hansen, afg. West Wemyss 22./11. til Soby. — Proven, Schmidt, ank. Hudiksvall 22./11. — Gloria, Fabricius, ank. Cimbrihamn 23./11. — Norden, Rasmussen, afg. Kjørtominde 23./11. til Bandholm. — Uranus, Fabricius, ank. Swinemünde 23./11. — Amalia, Andersen, ank. Landskrona 23./11. — Willi, Knudsen, ank. Ljusne 23./11. — Maagen, Mortensen, ank. Trapani 23./11. — Heimdal, Staugaard, ank. Frederiksstad 24./11. — Egir, Winther, ank. Wemyss 22./11. — Kirstine, Rasmussen, ank. Libau 24./11. — Arietis, Andersen, ank. Klove 24./11. p. R. t. Marstal. — Christine, Rasmussen, ank. Hals 23./11. — Neptun, Skals, ank. Kalmar 23./11. — Mester, Petersen, ank. Swinemünde 23./11. — Apollo, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 24./11. — Sostrene, Christensen, ank. Kristiania 25./11.

### INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 28. November 1912. — Forslag til Lov om Begunstigelser for en Kreditforening af Ejere af danske Skibe. — »Kend Dit Skib«. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.



## Den transportable Støvsuger **NILFISK**

bør findes i ethvert moderne indrettet Passagerskib til Rengøring af Saloner og Kabytter. „Nilfisk“ benyttes af Statsbanerne, Langelandsbanen, De sydfynske Jernbaner og mange lignende Institutioner.

Forlang Tilbud og Demonstration.

**Fisker & Nielsen,** Falkoneralle 84. Tlf. København F. 8622—8655.

### Fjerde Søforsikringselskab lim. i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 266.

### Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni i Kjøbenhavn.

Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Sæssurance. Telefon-Nr. 124.

### Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensura. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42

### Har De én Gang prøvet Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer, ryger De aldrig andre

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar. Kaplajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

### Wald. Petersens Kødudsalg, Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

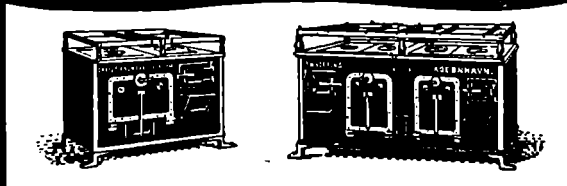
### Brok

kan helbredes, selv svære Tilfælde, uden Operation, ved Brugen af et mangeaartigt, verdensbekendt Apparat, hvorfor Tusinder af Anbefalinger foreligger. Skriv straks efter Illustreret Katalog, som sendes gratis, indeholdende Oplysninger om alle Slags Brokskader.

Brooks Depot, Althambravej 1, Afd. 1 F., Kbhvn. V.

Forlang altid  
**OTTO MØNSTED'S**  
 Margarine

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE**  
 AL SLAGS STØBEGODS  
 SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**  
 AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
 HOLMBLADSGADE 27. TEL. 1630.

**A. WILSON, Kobbersmedie**

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
 Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**Skibshypothekbanken**

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Frederikshavns Skibsværft og Flydedok**

H. V. Buhl & Co. A/S  
 Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0  
 16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,  
 Carlheifermann, Kjøbenhavn.

**LANDMANDSBANKEN**

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

**Levering af Skærver, Søsten og Sten fra Stenbrud.**

2240 Kubikmeter Granitkærver og 490 Kubikmeter Søsten eller Sten fra et Stenbrud til Københavns Amts Landeveje udbydes herved i Entreprise i større eller mindre Partier og i Henhold til Fortegnelser og Betingelser, der udleveres paa Amtsvejvæsenets Kontor, Østerbrogade Nr. 5\*, hvor skriftlige Tilbud indgives indtil 9de December Kl. 12.

**Amtsvejinspektøren.**

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

af Skibsfører J. Kuuk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

**DANSKE LLOYD,**

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

„Danskloyd“.

A/c **Randers Rebslaaeri**

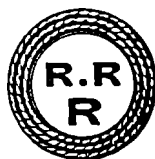
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
 alle Dimensioner.

**Jærn- og Staaltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



**KAY DYHR.**

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.  
 { 6886,

Kvæsthuugade 3, St. Telegr.-Adr.:  
 Kjøbenhavn K.

**Teknisk Maskinforretning.**

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver samt  
 og Patent Mønie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
 og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Marstal**

**Staalskibshyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

Telegramadr.  
 „Smith,  
 Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Telegramadr.  
 „Smith,  
 Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

Internationale Agentur for

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**

**HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29**

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Udkommet er

**Nordeuropæisk Havnelods**

(North-European Harbour Pilot—Hafenlots) — **8 Kr.**

NB. Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke tegnes da Bogen er udkommet.

**Certepartier og Konnossementer,**

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening — **8 Kr.**

**Modärn Signalering**

(Capt. Nordborg) — **2 Kr. 50 Øre.**

**Blankenstelnens Eftf., Toldbodvej 48.**

**De private Assurandører lim.**

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6 og 4106.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telfon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 9.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 72.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenlager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Overretsaagfører

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Tелефон: CENTRAL 4140.

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søesager).

## Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg  
Tjgr.: „Hansens“

Tjgr.: „Hansens“  
Cronstadt

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örneköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Hecksher & Söns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

## Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.  
Statstelefon 40.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentin's Eftf.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telgr.-Adr.: „Mægleren“.

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkistensen.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

## C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub

Husk.

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning.

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbnade er altid i Seen. Fri  
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshaandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Køllgade Nr. 26, ved Haven.

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4920. Adeigade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i Københavns fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankestellers Eftflg.,  
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekopl.

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid-  
der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,  
Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti.  
Tom Tjaders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496

„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

## Hill-Madsen's

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrerkeskleder.

1 Mand renses bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektør med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

## BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

# ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

## SOLE SHIPPERS OF BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS  
STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:  
                  { PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:  
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:  
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**  
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*  
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.



Galvaniserede Smedejerns

## BLOKKE

til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

**Davey & Co., London, Ltd.**

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Acadv“, London.

On Admiralty List.

Nr. 423.  
Dobbelt.

### Aktieselskabet

## Det østasiatiske Kompagni.

### Kina—Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

### Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

Gods medtages paa gennengaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen.

### Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

### Sydafrika—Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederikstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marseilles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4689.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 81.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. December 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amians    **Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af

**Tekn. Maskinhandel.**



Otto Schwades Damppumpe  
Bækkes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke  
Davis Parver - Bitumen Paint  
Stænger af Hør, Hamp, Gummi og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
MONSTED**  
(LIMITED)  
SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. <b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s <b>DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	--

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
Pliial: Ny Kalkbrønderihavn. 8.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
Vesterbrogade 25    Tel. 6138  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møbl i Møbler og Sengetøj. Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hejtes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
St. Petersburg. Rusland.  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrækskler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**TUXHAM**  
**RAAOLIE MARINE MOTOREN**  
DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK  
LET AT BETJENE



**GULD MEDAILLE VED INTERNAT. MOTORUDST. 1912.**  
**TUXHAM**  
MASKINFABRIK  
KJØBENHAVN.



# Carlsberg <sup>Lys</sup> Mørk Skattefri

alkoholfattigt

ekstraktrigt

velsmagende

holdbart

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udsærelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

### Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering  
Holbergsgade 24  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.  
Telefon 7262.

### Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1912. Befarne — Begyndere —  
Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved  
Vilh. Rasch,  
Forstander.

### ZOO. HAVE i København

køber gerne for den  
brugbare Dyr.

### Wald. Petersens Kødudsalg, Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

# NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEHP. FABR. YANIA

### A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og sølskibe.

2 Flydedokker, 2 patentslipper, mæk. værksted med jærnstøberi,  
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 600 Mand, hvoraf ca.  
100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

### Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and  
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for  
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og  
Fragt. Forskudsaffigten udgjør 60 Øre pr. indtegnat reg-  
ton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-  
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem  
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr  
Direktor V. T. Helm, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662

### Berg & Larsen

forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonvørk  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

**MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER**

6 % større Lasteevne.

Rolligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Magelligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS, TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 5. December 1912.

Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen. Betydningen af international Ensartethed i de Bestemmelser, der skal sikre Menneskeliv paa Søen, bliver fremhævet med stor Styrke af Mr. H. R. Miller, der er en af Sekretarerne ved The British Maritime Committee, skriver »Shipp. Gaz.« Han gør gældende, at der skal afholdes et Møde af The International Maritime Committee for at overveje det Spørgsmaal, som netop nu saa indtrængende beskæftiger den offentlige Mening, og at der vil blive gjort alvorlige Forsøg paa at opnaa en international Overenskomst om dette Spørgsmaal, da det er en Kendsgerning, at Principet om internationale Forholdsregler paa det nævnte Omraade har vundet stor Tilslutning. De Forenede Stater og Tyskland var mellem de første, der fremsatte Tanken herom, og Storbritannien har sluttet sig hertil. Dog synes det, som om Board of Trade betragter en international Fremgangsmaade som en forhalende Fremgangsmaade, og med Hensyn til Redningsapparater — dog med Undtagelse af traadløs Telegrafi — er uvillig til at afvente den ønskede Fællesoptræden. Mr. Miller gør gældende, at Board of Trades Præsident i det mindste burde have afventet Resultatet af den førnævnte Konference for ikke at fremkalde Forvirring i Fremtiden. Hvis man f. Eks. tænker sig, at visse Regler gælder i England, andre i Amerika og atter andre i Argentina, saa vil det ikke være vanskeligt at sige, hvad Følgen vil blive heraf. Ved at følge de engelske Regler vil Rederne maaske støde an imod de amerikanske, og de argentinske Regler afviger maaske saa endogsaa fra begge de andre. Dette vil betyde en øjensynlig Fare. Mr. Buxton, Board of Trades Præsident, burde have fremsat Spørgsmaalet om, hvilken Stilling England bør tage til Bestræbelserne for at tilvejebringe en international Konference noget tydeligere i Parlamentet, da Somagterne nu har haft tilstrækkelig lang Tid til at tage Stilling til Sagen. Al den Tilfredsstillelse britiske Redere kan faa med Hensyn til de foreslaaede ny Regler for Redningsapparater er, at de skal være bindende baade for britiske og fremmede Skibe i britiske Havne. Engelske Redere skal med andre Ord endnu en Gang tvinges til at være Regulatorer for hele Verden og tage de Ubehageligheder, som følger deraf, skriver Bladet.

En betydningsfuld Udtalelse fremkom under Debatten i det engelske Underhus om »Titanic«-Ulykken, fra Lord Charles Beresfords Side, idet han paastod, at af hver ti Dage, vilde man kun kunne benytte Baade paa Atlanterhavet én Dag. En Korrespondent til »Shipp. Gaz.« bemærker i denne Anledning, at en saadan Paastand, hvis Rigtighed han ikke betvivler, i høj Grad forringer Betydningen af Formlen »Baade til alle« og fremhæver dernæst, hvor nødvendigt det vilde være, om det ved tvungne Bestemmelser blev paalagt alle Skibe at være forsynet med Apparater til Linekastning (Raketapparater?). Denne Betragtning synes at være vel begrundet, for hvis en Atlanterhavsdamper ikke kan sætte sine Baade ud i de ni Dage af ti, hvad skal saa erstatte dem i disse Dage? Kommer hertil, at Skibet maaske har Slagside, saa vil Chancen for at faa Baadene sat ud selvfølgelig blive yderligere forringet. Korrespondenten føjer til: Det kan være godt nok, at traadløs Telegrafi og et tilstrækkeligt Antal Baade er en tvungen Sag, men anlag, at et Skib bliver kaldt til Hjælp en af de ni Dage, hvor det er umuligt at sætte Baade ud, eller under saadanne Omstændigheder, som da Damperen »Hartfield« gik under (se Dansk Søfartstidende Nr. 86, 1911), saa vil det reddende Skib ikke kunne gøre andet end se til, eller udsætte sig for overordentlig stor Fare. Under saadanne Omstændigheder vil Apparater til Udkastning af Liner gøre lige saa stor eller større Nytte end de mange Baade.

Den Slags Apparater er ikke dyre og er ofte blevet forlangt af Søfolk. The Advisory Committee har to Gange anbefalet dem, men de er ikke optaget i Board of Trades foreslaaede Regler.

Om Dampskibet »Margarets Forlis« har vi fra vor Korrespondent paa Vestkysten modtaget nedenstaaende Beretning:

Skibet, der er hjemmehørende i Gøteborg, hvor det tilhører Firmaet Wilckens, maaler 622 Tons og føres af Kaptajn Schale. Det havde den 26. November forladt Grimsby, bestemt til Rønne, med en Ladning Kul. »Margaret« fik hurtigt stormfuldt Vejr, og særlig var dette haardt Natten mellem den 27. og 28. Ved Midnat afløstes Kaptajnen, og Styrmanden overtog Vagten, man havde da Hanstholm Fyr i Sigte.

Kort efter fik Skibet en voldsom Braadsø over. Denne rev Kommandobroen, hvor Styrmanden og de to af Dæksfolkene, som havde Vagt, befandt sig, bort og skyllede alt over Bord. Skorstenen blev ogsaa revet med saavel som tre Baade og en Del af Skanseklædningen, hvorhos Skibet fik en betydelig Slagside. Vandet strømmede ind paa Fyrpladsen og slukkede Ilden under Kedlerne i Læ. Skibet drev nu hjælpeløst, men Kaptajnen lod sig da surre til Rattet og holdt sig dér hele Natten og næste Dags Formiddag, medens man søgte at vinde lidt frem ved at fyre under den Luv Kedel. Røgen stod op af Hullet, hvor Skorstenen havde staaet, og omkring Kaptajnen, saa han ofte var ved at kvaæles, men han holdt ud paa sin Post. Der blev sat lidt Sejl til for at fri Skibet fra at komme mod Kysten, men det nyttede ikke, og det kunde op ad Formiddagen ses, at det vilde være umuligt at klare Hirtshalspynten.

Kaptajnen besluttede sig da til at forsøge at frelse Skibet ved at lægge dette for Anker, og noget over Middag kastedes Ankrene  $\frac{3}{4}$  Mil ud for Løkken. Man gik i Gang med at kaste Kul over Bord for at fri Skibet for den svære Slagside, og noget hjalp det ogsaa, men de udsædte Søfolk kunde snart ikke mere, tilmed da der, læk som Skibet var, ogsaa til Stadighed maatte pumpes. At gaa Natten i Møde under disse Forhold var ikke til at tænke paa, hvorfor Kaptajnen bestemte sig til at sætte Skibet paa Land. Man kunde dog ikke komme til at stikke Kæderne fra sig, da disse var ude paa Tamp, og denne var fast under Dækket, hvor det var ugerligt at komme til. Der maatte saa files og saves i Kæderne, og tilsidst fik man ogsaa disse til at briste, saa der kunde styres efter Land.

Allerede ved Middagstid havde man fra Land set den havarerede Damper, men denne var saa langt ude, at det var umuligt at ro nogen Redningsbaad derud imod den voldsomme Braadsø, saa man maatte stille sig afventende, og tre Redningsbaade stod klar til at gaa ud paa forskellige Steder, saasnart Skibet vilde nærme sig Land. Da Damperen holdt ind paa Løkkens Strand, gik dennes Redningsbaad ogsaa straks ud. Det var en haard og farefuld Tur at kæmpe mod den mægtige Sø; men Anstrengelserne lykkedes, og der naaedes ud til Skibet, der stod fast paa 3die Revle. Redningsbaaden kastede Anker i Skibets Nærhed, men da blev dette af Braadsøen kastet over Revlen, og Redningsmandskabet maatte hurtigst stikke Ankertovet fra sig, for at Damperen ikke skulde drive ind over Redningsbaaden, hvorved en stor Ulykke vilde have været uundgaelig. Damperen drev da ind paa 2den Revle, hvor den blev staaende, og her kom saa Redningsbaaden til og fik heldig optaget de tilbageværende ti Mand af Besætningen, der alle var i en meget forkommen Tilstand.

I Løbet af den paafølgende Nat kastedes Damperen af Søen længere ind mod Land, hvor den nu ligger med Agterskibet under Vand, og hele Skroget er i en sørgelig Forfatning, saa det er tvivlsomt, om det kan bjerges. Svitzers Bjergningsdamper »Viking« har været til Stede, men har atter forladt Strandingsstedet, da der i hvert Fald intet kan udrettes, saalænge Vejrforholdene er saa urolige. —h.

Vi har modtaget følgende:

Damperen »Matadors Grundstødning.«  
Onsdag Aften Kl. c. 11½ den 27. November grundstødte

Damperen »Matador«, der var paa Rejse fra Swansea til Kjøbenhavn med Kul, paa Bredegrunden Nord for Skanør. Skibet, der var gaaet gennem Kejser Wilhelm-Kanalen, havde været fem Dage undervejs og passerede den 27. f. M. om Aftenen omtrent Kl. 8 Møens Fyr, hvorfra Kursen sættes efter Drogdens Fyrskib.

Vejret var regnfuldt, men dog sigtbart. Styrmanden havde Vagt, og omtrent Kl. 10 var Kaptajnen paa Dækket og saa da Fyrene ved Falsterbo. Han gik derefter til Køjs og kom først igen paa Dækket umiddelbart før Grundstødningen.

»Matador«, der er bygget i Bremen i Aaret 1904, er af Staal. Paa Overbygningen er anbragt et Spritkompass. hvorefter Skibet navigeres. Kompassets Plads er ikke særlig god. Overbygningen er helt af Jern, og knap et Par Fod foran Kompasset findes der paa Forsiden af Overbygningen et tværskibs Jernskod. hvis Overkant ikke ligger meget under Kompassrosen. Ude i Siderne er Skoddet bøjet noget agter efter, og Afstanden fra Kompasset til Skoddets Ender, som staar tværs ud for Kompasset, er c. 12 Fod. Lidt agten for Kompasset findes et mindre firkantet Jernhus, der tjener til Bestiklukaf.

Den om Bord værende Deviationstabel er bestemt ved en Undersøgelse, foretaget i Bremerhafnen i Juni 1911, og Deviationen overstiger ikke  $\frac{1}{4}$  Streg.

Naar jeg har gjort denne Grundstødning til Genstand for en nærmere Omtale, er det, fordi jeg anser den i Skibet under den fem Dages Rejse fra Swansea opstaaede remanente Magnetisme som den væsentligste Aarsag til Grundstødningen. Jeg er bleven bestyrkt i denne Opfattelse ved en længere Samtale, som jeg et Par Dage efter Grundstødningen havde med Skibets Fører, Hr. Kaptajn Eckhoff, som iøvrigt kun har ført Skibet c. en Maaned og saaledes ikke har haft Lejlighed til at gøre Erfaringer med Hensyn til den remanente Magnetisme der om Bord.

Som det vil være en Del af dette Blads Læsere — særlig blandt de færende Skibsofficerer — bekendt, udsendte Undertegnede for nogle Maaneder siden en Pjece om remanent Magnetisme. I Pjecen, der ved Velvilje fra en Del Rederes Side blev omdelt i Skibene, findes blandt andet følgende Bemærkning:

Fra »Gjedser Fyrskib« til »Møen« er den misvisende Kurs omtrent NØ.  $\frac{1}{2}$  N., og derfra videre til »Drogden« er den misvisende Kurs omtrent N. t. Ø. Gaar man nu ud fra, at Skibet kommer fra en britisk Kulplads, og at den i Nordsoen og gennem Kejser Wilhelm-Kanalen opsamlede remanente Magnetisme paa ovennævnte Kurser fremkalder en Deviation paa 3—4°, som f. Eks. i S/S. »Kasan« af Det Forenede Dampskibsselskab, vil Skibet i Virkeligheden styre saa meget østligere og være udsat for at tage Grunden ud for Falsterbo eller nordligere paa Saltholmsflakket.

I de fem Dage, »Matador« har været undervejs fra Swansea, er der om Bagbord i Skibet opstaaet en Nordpol, og om Styrbord en Sydpol. Dette har ingen Indflydelse haft paa Deviationen, saa længe Skibet styrede østlige Kurser, men da »Matador« efter at have passeret Gjedser drejede Nord i, har Polerne i Skibssiderne drejet Kompassaaleens Nordpol til Styrbord. Deviationen er derfor blevet mere østlig end efter Deviationstabellen angivet, og Skibet er bragt til Styrbords Side af den rette Kurs og altsaa ført for langt mod Øst.

Netop paa denne Aarstid, hvor Mørke og usigtbart Vejr vanskeliggør Deviationsbestemmelser, har det sin store Betydning at være paa Vagt over for den remanente Magnetisme, og Formaalet med disse Linier skulde være at gøre Navigatorerne opmærksomme paa den Fare, de udsætter sig for ved ikke at tage Hensyn til den ved den remanente Magnetisme opstaaede Forandring i Deviationen.

T. H. P. Funder.

Grundlovsforslaget. Fredag den 28. f. M. blev i Rigsdagen indbragt nedenstaaende Adresse til Regering og Rigsdag:

Det af Regeringen fremsatte Forslag til Ændring i Grundloven tilsigter en Omdannelse af vort Lands Forfatning, som vil have til Følge, at Landstingets Indflydelse fremtidig maa blive af ganske underordnet Betydning.

Det kan ikke forventes, at Landstinget i dets paa-tænkte Skikkelse vil rumme den Sagkundskabens og Erfaringens Indsigt, der udkræves til tilsvarende Reformarbejder, eller vil være i Stand til at danne fornøden Modvægt mod Lovforslag, der ud fra ny og uprøvede Teorier maatte tilsigte at omforme de sociale Tilstande og det lovmæssige Grundlag, paa hvilke ogsaa vore Erhverv hviler.

Undertegnede Repræsentationer for Danmarks Haandværk og Industri, Handel og Skibsfart kan derfor kun med alvorlig Bekymring imødesee Følgerne af, at den i Erhvervene tilstedeværende faglige Indsigt ikke, eller dog kun i forsvindende Grad, kan ventes at ville blive repræsenteret i Lovgivningsmagten. Vi retter derfor en indtrængende Opfordring til Regering og Rigsdag om Indførelse af saadanne Ændringer i Grundlovsforslaget, at der sikres saavel vore Erhverv som den paa andre Omraader forhaandenværende særlige Viden og Erfaring en passende Indflydelse paa Lovgivningen.

Kjøbenhavn, den 28. November 1912.

Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Haandværk.

Axel Meyer.

Industriraadet.

Alex. Foss.

Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation.

H. Klitgaard.

De kjøbenhavnske Handelsforeningers

Fællesrepræsentation.

C. F. L. Galle.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Carl Will.

Norges Handelsflaade 1912. Fra Søfartskontoret i Kristiania har vi modtaget Norges Handelsflaade 1912, udgivet af Søfartskontoret. Af denne indholdsrige Bogs første Afsnit fremgaar det, at Norges Handelsflaade den 31. December 1911 bestod af 1,895 Dampskibe med 1,631,602.21 Brutto Reg.-Tons, 1,170 Sejlskibe med 715,327.56 Brutto Reg.-Tons og 129 Motorfartøjer med 6,587.19 Brutto Reg.-Tons. Ialt 3,194 Skibe med 2,353,516.96 Brutto Reg.-Tons. Blandt Norges Byer staar Kristiania som den første Søfartsby, med 398 Skibe (457,720 Tons), derefter følger Bergen med 434 Skibe (441,799 Tons), Tønsberg med 123 Skibe (224,776 Tons), Sandefjord med 131 Skibe (114,860 Tons), medens Arendal og Tvedestrand hver har noget over 100,000 Tons. Af Handelsflaadens Skibe beskæftiges 2.115 i Fragtfart, 451 i Passagerfart og 628 som Fiske- og Fangstfartøjer. Dampskibenes Værdi er den 31. December 1911 opgivet til 278,392,123 Kr., Sejlskibenes til 41,224,705 Kr. og Motorfartøjernes til 1,395,494 Kr. Ialt 321,012,322 Kr. Flaadens Besætning udgjorde 36,677 Mand og 735 Kvinder, hvortil kommer 5,038 Fiskere og Fangstmænd. Bogens andet Afsnit omfatter Søfartskontorets Aarsberetning for 1911 med Bilag, og dens tredje Afsnit Søfartskontorets Kalender, med Fortegnelse over administrative Tjenestemænd samt offentlige og private Institutioner vedrørende Skibsfarten og Sømandsstanden, med Adresser og vejledende Oplysninger.

Engelhardts Redningsbaad. Det Selskab, som bygger Engelhardts bekendte sammenfoldelige Redningsbaad, har i disse Dage forandret Firmanavn til: »The Engelhardt Decked Life-Boat Co.«

Grunden hertil er, at det ny Lovforslag angaaende Redningsmidler, som Board of Trade har forelagt det engelske Parlament, ikke anerkender sammenfoldelige (collapsible) Baade som fyldestgørende Redningsmateriel, men gør en Undtagelse med Engelhardts Baade, som i Lovforslaget benævnes »decked lifeboats«.

Under Dannebrog. Fra Vilhelm Trydes Forlag, her, har vi modtaget et smukt og indholdsrigt Julehefte »Under Dannebrog«, redigeret af Premierløjtnant i Flaaden H. Ewald, med Tegninger af Vilh. Andersen. Hefte indeholder en Række fornøjelige og interessante Skildringer af Livet om Bord, fra vore Atlanterhavsøer og af de store Naturomvæltninger, som ødelagde Messina og St. Pierre. Hefte vil være en underholdende Julelæsning for enhver baade paa Sø og Land. Dets Pris er 1 Kr.

Søfarten i Walkom. Mæglerfirmaet A. Veltheim i Lovisa skriver den 25. f. M. til os, at Søfarten i Walkom efter al Sandsynlighed vil holdes aaben til henimod Midten af December, da Walkom endnu er isfri. En pludselig Vejrförändring kan dog bevirke en tidligere Standsning.

Hurtigere Forsyning med Bunkerkul i Kjøbenhavn. Efter at de to velkendte Firmaer, C. K. Hansen & Co. og Schach Steenberg & Co., Kjøbenhavn, er sluttet sammen til et Selskab under Navn af A/S. Kjøbenhavns Bunkerkul Depot er der foretaget diverse Forbedringer for at sikre en hurtig Bunkerforsyning. Selskabet har saaledes anskaffet ny elektriske Kraner med autoriserede Vægte, hvorved Maskinmesteren til enhver Tid er i Stand til at kontrollere det Kvantum Bunkerkul, som er leveret om Bord.

Hver Kran kan besørge indtil 65 Tons Kul i Timen paa almindelige Baade. For dem, som har en helt moderne Indretning har man Eksempler paa, at indtil det dobbelte Kvantum er leveret.

Tidstabst ved Bunkerforsyningen er derved reduceret til et Minimum.

Tørdok i Malmø. En ny stor Tørdok er den 29. f. M. blevet indviet i Malmø i Overværelse af Kongen, flere Ministre og en repræsentativ Forsamling. Dokken, som er den største i Skandinavien, er 160 Meter lang, 27 Meter bred ved Overkanten og 25 Meter ved Bunden. Den er 7 Meter dyb. Dokken kan fyldes med Vand i i Løbet af c. 1/2 Time og tømmes i 3 à 4 Timer.

Højesteretsdom. Kjøbenhavn, den 2. December. I Sagen mellem Kjøbenhavns Magistrat og Østasiatisk Kompagni stadfæstede Højesteret i Dag Hof- og Stadsrettens Dom, dog at det Beløb, der staar tilbage for Magistraten at refundere Selskabet, fastsættes til 21.619 Kr. Magistraten skal desuden betale Selskabet 800 Kr. i Sagsomkostninger. (»Ritz. Bur.«)

Dødsfald. Fhv. Maskininspektør ved Det forenede Dampskibsselskab Caspersen, er i Følge »Natt.« den 1. ds. afgang ved Døden 71 Aar gammel. Den Afdøde var Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

Fyr bragt i Orden. Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til en Indberetning fra det kgl. Konsulat i Danzig, at Fyret ved Danziger Heistermest nu atter er i Orden.

Tændt Fyr. Korsør Vinkelfyr er atter tændt og Fyrskibet »Korsør« sat ud af Virksomhed.

Inddraget Fyrskib. Marineministeriet har fra Løds-kaptajnen i Luleå modtaget telegrafisk Underretning om, at Fyrskibet »Sydostbroten« er inddraget.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Byen Konstantinopel og Havnene i Syrien er erklæret for kolerasmittel.

Observeret Mast. I Følge Meddelelse fra Løds-kaptajnen i Malmø er Toppen af en Mast, sandsynligvis fastsiddende i et Vrag og ragende c. 8 Fod over Vandet, observeret 6 Sm. misvisende SSV. 1/4 V. fra Møens Fyr.

Sømærker. Marineministeriet meddeler, at Canceer Lystønde er slukket. — Den vil snarest muligt atter blive tændt.

Kirkegrund Klokketønde er ombyttet med Vintersømærket.

## De russiske Isbrydere.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget en Oversættelse af nedenstaaende Program for de russiske Isbryderes Virksomhed i Vintersæsonen 1912—1913.

### Østersøen.

St. Petersburg. Indtil Navigationens Slutning og i ethvert Tilfælde indtil 12./25. December vil Isbryderne »Jermak« og »Wladimir« betjene St. Petersburg. — Naar der ved Foraars-tid ikke længere er Brug for »Jermak« i Reval, beordres denne til Kronstadt og til St. Petersburg for snarest mulig at aabne Navigationen.

Reval. Saasnart Navigationen i St. Petersburg er lukket, vil »Jermak« blive stationeret i Reval for at betjene denne Havn og for i Tilfælde af foreliggende Nødvendighed at udkommanderes til Assistance i Rigabugten.

Riga. Til denne Havn, hvor Riga Borskomité har sin egen Isbryder, »Peter den Stores«, vil i Nødstilfælde »Jermak« og Damperen »Dumea« blive sendt for at assistere i Rigabugten.

Pernau. Til at hjælpe tilbageblevne Skibe i Pernau vil Damperen »Dumea« samt Isbryderen »Wladimir« blive stillet til Disposition, saasnart der ikke er Brug for dem i St. Petersburg.

Windau. Til Isbrydningsarbejde i Windau Havn er »Wladimir« udsat, den afaar dertil, naar den er færdig med sine Arbejder i St. Petersburg og Pernau. I Nødstilfælde kan Isbryderen »Ledokol 2« sendes fra Libau.

Libau. Havnen i Libau vil i Løbet af hele Vintersæsonen betjenes af Isbryderen »Ledokol 2«.

### Sortehavet og det Azovske Hav.

Mariupol. Indtil Navigationens Lukning vil Isbryderen »Ledokol 4«, der derefter vil blive beordret til Arbejde i Taganrog-Bugten samt »Ledokol 3« under Isforhold i Farvandet ved Mariupol assistere Dampere ind og ud af denne Havn, indenfor det Azovske Hav Omraade. Efter at have udført sit Hverv i det Azovske Hav dirigeres »Ledokol 4« til Nikolajeff, medens »Ledokol 3« returnerer til Odessa. Hvis der nødvendigvis er Brug for »Ledokol 3« i Nikolajeff, kan den ogsaa beordres derhen, for saa vidt som den kan undværes i Odessa. — Henimod Tiden for Navigationens Aabning i det Azovske Hav dirigeres »Ledokol 4« og saa vidt mulig endnu en disponibel Isbryder til Kertsch for at hjælpe Skibe ind til Mariupol.

Taganrog. Under Isforhold i Taganrog-Bugten og paa den store og lille Taganrogske-Red vil, saasnart Havnechefen i Taganrog anmoder Ministeriet derom, »Ledokol 4« blive stillet til hans Disposition. Efter endt Arbejde i denne Rayon returnerer Isbryderen til Mariupol.

Cherson. Saasnart Havnechefen anmoder derom, udkommanderes »Ledokol 1« til Betjening af Havnen og for at assistere Skibene mellem Cherson og Soen eller Liman, forudsat at Skibene indenfor sidstnævntes Omraade, fra Kap Adschigiol til Stanislaus-Porten modtages af de i Nikolajeff Havn arbejdende Isbrydere. Nævnte Isbryderes Arbejde med at assistere Dampere ind og ud af Cherson Havn beregnes at vare 2—3 Uger, eventuelt under gunstige Isforhold ogsaa længere. I Nødstilfælde kan Havnechefen i Nikolajeff, for saa vidt som Mulighed foreligger, udkommandere en af de i Nikolajeff Havn arbejdende Isbrydere til Cherson til Assistance. — Ved forestaaende Navigationsaabning, og efter at Odessa er isfri afgaar »Ledokol 1« atter paa Opfordring af Havnechefen i Cherson til denne Havn for at aabne Navigationen, efter i Farvandet ved Liman at være bleven assisteret af de i Nikolajeff arbejdende Isbrydere.

Nikolajeff. For denne Havn vil »Haidamak« blive stillet til Raadighed og, naar Havnechefen ønsker det, eventuelt »Ledokol 3«, hvis denne til den Tid er færdig med Arbejdet i Mariupol og ikke behøves i Odessa. — Disse Isbrydere skulle samtidig med at støtte Skibsfarten paa Nikolajeff hjælpe »Ledokol 1« i Farvandet til Cherson saaledes som ovenfor nævnt. Efter endt Isbrydnings-Arbejde i Mariupol beordres »Ledokol 4« ligeledes til Nikolajeff, hvor ogsaa »Ledokol 1« efter Navigationens Lukning i Cherson stationeres for interimistisk at erstatte en af de Isbrydere, der eventuelt maatte blive beordret fra Nikolajeff til Odessa.

Odessa. Efter at Isbrydningsarbejdet i det Azovske Hav er afsluttet, returnerer »Ledokol 3« til Odessa: efter Overenskomst med Havnecheferne i Odessa og Nikolajeff kan desuden, naar Isforholdene fordre det, en af de i Nikolajeff stationerede Isbrydere afgives til Odessa. »Ledokol 3« er bestemt til at arbejde i Odessa til Havnen om Foraaret er isfri, hvorefter Isbryderen afgaar til Nikolajeff.

### Bemandingen af vor Handelsflaade.

Fra Kommandør C. Bræstrup, Formand i Bestyrelsen for Stiftelsen »Georg Stages Minde«, har vi modtaget følgende:

Foranlediget ved forskellige Artikler i »Dansk Søfartstidende«, omhandlende vor Handelsflaadens Bemanding og tillige berørende Skoleskibet »Georg Stage«s Forhyringsforhold, udbedes Plads for følgende Bemærkninger.

Allerede den første af Stiftelsen »Georg Stages Minde«s Aarsberetninger fremhævede, at det, der voldte den ny Institution den største Vanskelighed, var at skaffe Drengene gode Hyrer. Den Gang som nu havde man

den Opfattelse, at Drengene helst skulde om Bord i Sejlskibe, og man foretrak saadanne, der gik paa Langfart eller i al Fald ikke lagde op om Vinteren.

I Begyndelsen gik det ikke efter Ønske. Hvert af de første Aar maatte en Snes Dreng anbringes i Dampskibe, og i en lang Aarrække var det kun med største Besvær, at Drengene fik Hyre, og det ofte først lang Tid efter Togtets Slutning. Dette skyldtes til Dels de daarlige Søfartsforhold, men ogsaa en vis Mistillid, som i Begyndelsen næredes i mange Skibe mod Drengene fra et Skoleskib.

Disse Forhold forandredes noget efter Aaret 1896, da Skoleskibet anløb Liverpool. Her blev Drengene straks revet væk særligt til norske Sejlskibe, der gik paa Langfart. I disse Skibe var man straks fornøjet med Drengene, og dette bidrog ikke lidt til, at man ogsaa andet Steds saa med andre Øjne paa Stagedrengene, saa at det faldt lettere at skaffe dem Hyre.

Siden den Tid er der hvert Aar sendt Dreng til Liverpool fra Leith og Danmark. Har der paa det Tidspunkt været danske Sejlskibe i britiske Havne, har de altid faaet vore Dreng, naar de ønskede dem, men ellers er de bleven sendt saa godt som udelukkende i norske Sejlskibe og undtagelsesvis i finsk eller svensk Skib.

Kun enkelte af disse Dreng, der vedblev at sejle, er gaaet tabt for den danske Koffardimarine. De fleste af dem benytter de lange Togter til at spare Penge sammen for at læse til Styrmandseksamen ved danske Navigations-skoler, adskillige vender hjem efter et enkelt Togt og gaar om Bord i danske Skibe og kun et ringe Antal vedbliver at sejle under fremmed Flag, men disse Undtagelser havde vel ogsaa søgt ud, selv om deres første Togt havde været med dansk Skib.

Hovedvanskeligheden ved Forhyringen er, at den bør foregaa i Løbet af en Maaned, nemlig Togtets sidste. Erfaringen har vist, at dette er det mest formaalstjenlige. Det kan forsvares at sende de Dreng, der hurtigst har faaet det bedste Udbytte af Uddannelsen tidligst af Sted. Derfor sendes i Reglen et passende Antal til Liverpool, naar Skibet er i Leith omtrent én Maaned for Togtets Slutning. De, der bliver tilbage, naar som Regel samme Standpunkt, som de først afsendte i Resten af Togtet og forhyres efterhaanden som der er Efterspørgsel, idet man stræber efter, at faa alle forhyret inden Togtets Slutning, derfor ligger Skibet fjorten Dage stille i Kjøbenhavn, medens det aftakles.

Ved Forhyringen retter Stiftelsen sig efter Drengens og Forældrenes Ønsker. Disse gaar som Regel ud paa, at Drengen kommer paa et langt Togt. Saa godt som alle Drengene udgaar fra ubemidlede Hjem, derfor er de mest bange for at komme i et Skib, som lægger op om Vinteren, saa at de udsættes for at lide Nød og demoraliseres ved at gaa ledige. Er de i dette Tilfælde saa heldige at faa Arbejde i Land, drages de let væk fra Soen, og den danske Koffardimarine faar da ingen Gavn af dem.

Kan Stiftelsen bidrage til, at flere Stagedreng paa deres første Togt kommer om Bord i danske Sejlskibe paa Langfart, vil den gøre det med Glæde, men, den tror ikke, den kan gøre det uden Støtte fra Skibsforere, Redere og Forhyringsagenter. Saafremt disse i Juli Maaned vil henvende sig til Stiftelsens Kontor Nørrevoldgade 16, Kjøbenhavn, og kan opgive hvormange Jungmænd de har Brug for i August og Begyndelsen af September samt meddele Skibets Navn, Størrelse af Hyre, hvilken Fart det er bestemt for og tillige afgive Erklæring om, at Skibet ikke lægger op for Vinteren, saa vil Stiftelsen gøre, hvad der staar i dens Magt for at tilfredsstille deres Ønsker, derimod kan den ikke støtte en Forhyring, hvor Drengen risikerer at blive ledig efter et Par Maaneders Sejlds.

C. Bræstrup,  
Formand.

## Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for December Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. For Verdenshavens Vedkommende er December Aarets mest vinterlige Maaned. Fastlandet afkøles langt hurtigere end Oceanet; Temperaturforskellen og dermed ogsaa Luftryk-forskellen mellem Fastlandet og Oceanet naar i December sine største Værdier, og i Sammenhæng hermed overgaar December for store Dele af Nordatlantterhavets Vedkommende de følgende, koldere Maaneder i Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske indtil stormende Vestenvinde, der hersker paa Damperruterne til Nordamerika, hører for Størstedelen til Sydranden af store Vindsystemer, hvis Hovedminima oftest ligger langt mod Nord i Davis Strædet eller ved Island, medens sekundære Systemer trækker mod Øst længere Syd paa.

Østlige Vinde er nu ogsaa langt sjældnere paa Damperruterne til New York end i Efteraarsmaanederne; dog forekommer der ogsaa Nord for 45° N. Br. af og til Omraader med højt Tryk og østlige Vinde. Selve Svingningerne i Luftrykket, som man kan vente paa denne Tid, er ogsaa meget store.

NØ. Passatens polare Grænse ligger endnu fra Oktober paa meget nær samme Bredde, hvorimod den ækvatorale Grænse siden November er rykket endnu 1½° længere mod Syd og rører nu paa den amerikanske Side paa 3°—4° N. Brd. næsten SØ. Passatens Nordgrænse. Paafaldende er det hyppigt forekommende Vindstille ved SØ. Passatens Nordgrænse midt paa Oceanet mellem 0°—5° N. Br. og c. 30°—15° V. Lgd., hvor der i November kun forekommer c. 5 pCt. Vindstille, medens man nu maa gøre Regning paa 10 pCt. og ved Liberia Kysten endog paa over 15 pCt.

Ved Nordamerikas Østkyst er NV. Vinde de overvejende. I Mexico Golfen forekommer »Northers« hyppigt; de træffes endnu helt ned til Colon paa Panamatalangen og er dér farlige for Skibe, der ikke ligger under Damp. Fra Venezuelas Kyst blæser en frisk Passat. Fra Kamerun langs Kysten indtil 30° N. Br. optræder ofte »Harmattan«. Fra Kap Palmas til Kap Verde forekommer, foruden Vindstille, hyppigt Vinde mellem NNØ. og NV., under Land hersker Passatretningen (NNØ.—Ø.) først Nord for Kap Verde.

Stormhyppigheden lillager især i den europæiske Halvdel af Oceanet, hvor der nu forekommer over 20 pCt. Storme mod kun 10—13 pCt. i November. Paa den amerikanske Halvdel af Oceanet Syd for 40° N. Br. er Stormhyppigheden betydelig større (30 pCt. og derover) end længere mod Nord i Omegnen af New Foundland Bankerne (10—15 pCt.); paa den sydlige Rute til Nordamerika maa man derfor paa Rulens sidste Del ikke for tidligt bøje mod Nord, naar man ikke vil risikere at forspilde den vundne Fordel.

Taage. I den sydlige Del af Nordsoen, særlig ved den engelske Kyst omtrent mellem Hull og Dover, forekommer Taage oftere end tidligere. Paa den amerikanske Side hersker nu den taagefættige Tid, om end Taagen ved Østranden af Bankerne altid forekommer hyppigere end over andre Dele af Oceanet.

Is. Damperruterne til Nordamerika er sædvanligvis isfri i December; kun meget sjældent er der observeret enkelte Isfjælde, men allerede i Januar naar Drivisgrænsen hist og her ned til 45° N. Brd.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil den 18. I. M. indløbne Meddelelser, at der kun er truffet Is i og udfør Belle Isle Strædet samt ganske enkeltvis ogsaa i den nordlige Del af St. Lawrence Bugten. De ud for Belle Isle Strædet rapporterede Ismasser viser, i Sammenligning med foregaaende Maaned, en For-

ogelse, idet de i østlig Retning naaede til 51° V. Lgd. Et Isbjerg rapporteret paa 35,3° N. Br., og 44,8° V. Lgd. synes ret usandsynligt, idet Isen end ikke i de mest isrige Maaneder April—August plejer at trænge saa langt mod Syd.

Ude fra Oceanet foreligger ingen Melding om Is.

Sejlskibsruter. Sydgaende Sejlere, der kommer fra Kanalen, bør med østlig Vind og faldende Barometer slaa ind paa en meget vestlig Rute, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør sejle Nord og Vest om. Ogsaa under andre Vejrforhold skal man passere Finisterre i en Afstand af 10 Sm. eller mere for ikke at blive trængt ind under Portugals Kyst af de dér herskende vestlige Vinde.

## Fragtmarkedet.

Selv om den forløbne Uge bragte yderligere Tilbagegang i de fleste hjemgaaende Markeder, maa disse dog fremdeles siges at ligge ganske godt, naar det tages i Betragtning, at vi dog befinder os i December, som altid plejer at være en ret sløj Maaned. Kulfragterne er ad Middelhavet til ogsaa igen lidt lavere, derimod ligger de uforandret fast til Østersoen, og der er navnlig et stort Begær til russiske og svenske Havne. Sammenligner man Fragterne med forrige Aars paa samme Tid, da de omtaltes som værende særdeles gode, vil det ses, at de gennemgaaende er en Del højere i Aar. Vi skal nævne nogle Eksempler:

	1911	1912
Port Pirie/Antwerpen (Erts) . . . . .	27/	40/
Bombay/U. K. eller Kontinentet, to Havne (Dødvægt) . . . . .	21/6	22/6
Kurrachee/U. K. eller Kontinentet, én udsøgt Havn (Scala) . . . . .	17/6	20/
Madras Kysten/Marseille (Palme-kærner) . . . . .	27/	37/
Kohsichang/Holland, Bremen eller Hamburg (Ris) . . . . .	25/	35/
Odessa/Nikolajeff etc. til London eller Rotterdam (Korn) . . . . .	10/6	10/9
Sulina/Vestitalien . . . . .	Fres. 12	Fres. 16—17
Novorossisk/Danmark, Basis én Havn (Oljekager) . . . . .	17/	17/6
Bilbao/Middlesbro (Erts) . . . . .	6/6	7/6
Bilbao/Rotterdam (Erts) . . . . .	6/	6/10½
Aleksandria/Hull (Bomuldsfrø) . . . . .	10/	11/6
Golfen/udsøgt Havn (Bomuld etc.) . . . . .	41/3	61/
Golfen/U. K. eller Kontinentet (Netto Charter) . . . . .	12/9	22/
Golfen/River Plate (Tømmer) . . . . .	128/6	187/6
Golfen/Holland og U. K. Havn (Tømmer) . . . . .	90/	135/
New York/Japan, to Havne (Petroleum) . . . . .	22½ Cts.	31 Cts.
Timecharter, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa . . . . .	7/6	11/
San Lorenzo Grænsen/U. K. Kontinentet O. C. (Korn) . . . . .	15/6	21/6
Riga/Dunkerque (Hør) . . . . .	Fres. 20	Fres. 25
Libau/London (Korn) . . . . .	1/	1/4½
Libau/Rouen (Korn) . . . . .	1/3	1/7½

For Kulfragternes Vedkommende stiller Forholdet sig som i det følgende. Raterne i Parantesen er for 1911. Fra Østkysten til god dansk Havn for 1,000—1,200 Tons Baade 7/9 à 8/3 (6/6), Aalborg eller Aarhus for c. 2,000 Tons Baade 6/6 à 7/ (5/9), Kiel 7/6 à 8/ (6/6), Riga eller Libau 6/9 à 7/6 (5/3 à 6/), Gibraltar 9/6 (8/3), Algier 10/3 (8/3), Barcelona 12/ (10/7½), Sicilien 12/6 (10/6), Las Palmas 11/6 (10/6), Genua 12/ (10/6), Venedig 13/6 (11/6). Fra Cardiff eller Newport 8/9 à 9/ Lisabon (8/3), Fres.

13½ à 14 Marseille (13), 12/ Genua (10/9), Port Said 12/6 (10/3), Rio Janeiro 19/6 (18/3), River Plate 20/ (18/).

Det er ganske interessant at drage disse Sammenligninger mellem i Fjor og i Aar, men skulde Fragterne give endnu mere efter, maa det i hvert Fald haabes, at de endnu et godt Stykke Tid alligevel maa komme til at staa over, hvad der belattes i Fjor paa det tilsvarende Tidspunkt.

Skrevet den 3. December 1912.

#### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i det hele færre disponible Laster, medens Raterne maa betegnes som uforandrede. Rusland, Tyskland, Syd- og Vestsverig ligger matte. Danmark har nogle Kornlaster til Østnorge og enkelte til England med Option af Kontinentet. Østnorge byder paa enkelt Islast samt nogle Træ- og Feldspath Laster, men der gøres kun faa Forretninger, idet den fragtledige Tonnage er lille, og flere Redere foretrækker Oplægning.

Returfragter Vest fra samt Mellemrigsfart ligger uforandret, og flere Sejlere gaar i Ballast eller Kul til Rater 10 à 11 £ pr. Keel til danske Havne, saa at der ikke er mange Ordre i Markedet til danske Havne, medens Østnorge, Frankrig og Tyskland har Brug for flere. Claylaster holder sig ligeledes uforandret med gode Rater, men Tønnen for disse er noget lang, hvorimod Tønnen for Kullaster er kortere.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland siden sidste Beretning været ret livlig og sluttet gennemgaaende til ret gode Rater. Königsberg, som nu noterer 10 M., er snart vel risikabel. Colberg sluttede for Rug til Nørresundby 7 M., Sundhavne 5½ M. samt for Havre 7 M. — Stralsund slutter til 5½ og 6 M., Greifswald og Barth 6½ M., ligesom Rostock noterer 5 à 5½ M., og det synes, som om der foreløbig er tilstrækkelig Ladninger. De slesvigske Pladser optager ligeledes en Del Skibe, nærmest for Havre, 6 M. til Danmark, 7 M. til Sydsverig. — Sverig og Norge er nærmest uforandret, og det samme gælder Danmark for Provinsernes Vedkommende. Kjøbenhavn, som stadig er ret stille, sluttede Soyakager til Svendborg 12 Øre, Jordnødkager til Kjøge 12½ Øre samt Kul til Ronne 3½ Kr. og Raajern til Vejle 16 Øre. Nogen væsentlig Bedring synes der just ikke at være Udsigt til i den allernærmeste Tid, derimod vil der henimod Jul komme ikke saa faa Hvedepartier til Omladning, nærmest til Provinserne.

#### Fra Sø og Land.

Druknet Somand. Saksjobing, 23. November. Kaptajn Olseu fra Skonnert »Kathinka«, som i Gaar indkom hertil fra Libau, melder, at en Letmatros Torsdag den 14. ds. om Morgenen er faldet over Bord og druknet. Den Forulykkedes Navn er Jørgen Chr. Jensen, og han er født den 11. Juli 1893 i Viborg i Sønder Sogn.

(Ritz. Bur.)

Fano Navigationsskole. Eksamen for 3. Termin sluttede den 28. f. M. Der var instillet fire Elever til Styrmands-eksamens 1ste Afdeling, som alle bestod.

Til 2den Afdeling var indstillet fem Elever, som alle bestod med et smukt Resultat.

I Aaret 1912 har 18 Elever bestaaet Styrmands-eksamens 1ste Afdeling, 1 2den Afdeling har 17 bestaaet i Navigation, 12 i Geografi og Vejrlære, 14 i Engelsk og 19 i Søret og Handelsvidenskab.

## Havarier og Forlis.

Concordia, Skonnert af Marstal, kom den 22. ds. paa Grund paa Tolken. Flot ved egen Hjælp, ubeskadiget.

Kirstine Jensen, 3/m. Skonnert af Svendborg, ankom den 23. ds. til Raskjøbing fra Nantes med Tab af Underraaen.

Thordisa, Dpsk. af Whitby, er indkommet hertil og reparerer paa Flydedokken provisorisk. Skibet har paa Rejsen til Svendborg været paa Grund paa Hatter Barn.

Auguste, Skonnert af Hamburg, er paa Rejsen fra Hamburg til Frederikshavn med en Ladning Majs indslæbt til Korsør efter Grundstødning.

Draupner, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Trångsund til Bremen med Trælast indlobet hertil med Tab af Dækslast, Tab af Fokkenast og Skade paa Kommandobroen, alt forårsaget ved Storm i Østersøen. Repareret hos Burmeister og fortsat Rejsen.

Matador, Dpsk. af Bremen, er paa Rejsen fra Swansea hertil med en Ladning Kul grundstødt ved Skanör, Svitizers assisterede Skibet flot og ind hertil.

Eisfletch, Trawler af Bremerhafen, er strandet paa Sydsiden af Island. En Mand druknede, Resten af Besætningen bjergedes.

Althæa, 3/m. Skonnert af Svendborg, der paa Rejsen fra Kotka med Stavelast til London indkom hertil efter Grundstødning ved Finland, er afsejlet til London efter Reparation i Flydedokken.

Louise, Dpsk. af Rotterdam, har paa Rejsen til Hjemstedet med Trælast faaet Brud paa Styremaskineriet og ankom hertil i Lordags paa Slæb af 2 Bugserdampere.

Trio, svensk Skonnert, der paa Rejsen fra Gelle med Trælast grundstødt paa Middelgrunden, er bragt flot af Svitizers og ind hertil.

Marie, tysk Galease, er paa Rejsen fra Hamburg til Aarhus med Majs sunket i Hjælmsbugten ved Møen. Mandskabet bjergedes ind til Stege.

Diana, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Göteborg til Konakry indkommet læk til Kristianssand.

Salus, 3/m. Skonnert af Marstal, der, som meddelt, grundstødt ved Thorsø, er bragt flot. Skibet har svær Skade paa Agterstæv og Kul.

Margaret, Dpsk. af Göteborg, har paa Rejsen fra Grimsby med Kul til Ronne faaet en Styrtesø over sig, der borttog Kommandobro, Skorsten, Baude og andet opstaaende, ligesom 3 Mand af Besætningen skylledes over Bord. Skibet drev læk ind ved Lokken og er delvis sunket. Resten af Besætningen bjergedes ved Redningsbaad. Skibet er Vrag.

Henry, Skonnert af Uetsee, kom den 2. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Anklam med en Ladning Majs, paa Grund udfor Gjedser. Flot og indbragt læk til Gjedser.

#### Rettelse.

Snygg, Galease, grundstødt paa Sejero, var fejlagtig anført som »Smygen«.

## De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt O'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faa gennem alle Skibshandlere og i  
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

## Engelsk. ————— C. H. Funch,

Britisk Vice-Consul

Kongelig edsvoren Translater og Tolk,

Toldbodvej 28, 1. Sal.

traffes 10-1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.

## Skibsefterretninger

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuler, pass. Sagress 3./12. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 2./12. — Algarve, Borries, ank. Marseille 1./12. — Anglo Dane, Pape, afg. Tøndhjem 4./12. — A. N. Hansen, Sorensen,

(Fortsættes Side 654.)



## Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 6 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kb) eller Meiler (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

### Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

**Meddelelse om »Efterretninger for Søfarende«.** Den af Søkort-Arkivet udgivne »Efterretninger for Søfarende« eller en af Ministeriet for Handel og Søfart godkendt Gengivelse heraf skal ifølge Ministeriets for Handel og Søfarts Bekendtgørelse af 1ste August 1912, der er traadt i Kraft 1ste Oktober 1912, findes om Bord i ethvert søgaaende Skib eller Dæksfartøj — Fiskemotorfartøjer undtagen —, der kommer ind under Lov om Tilsyn med Dampfartøjer.

Efterretningerne udkommer hver Onsdag. Abonnementsprisen er 1 Kr. om Aaret foruden Porto.

Efter Marineministeriets Bestemmelse foretages den første Januar 1913 følgende Forandringer i »Efterretninger for Søfarende«:

1) Der udgives en Maanedsgave af »Efterretninger for Søfarende«, indeholdende et Sammenlæg af den sidste Maanedts egentlige Numre, men kun medtagende de Efterretninger, der medfører Rettelser i Kort og Beskrivelser. For at Rettelserne kan indkøbes, trykkes Maanedsgaven kun paa den ene Side af Papiret. Ved større Rettelser i Kort medgives et Dæklad til Indklæbning i Kort, dog kun for de danske Korts Vedkommende.

Denne Udgave, som det ikke er paabudt at holde i de ovenfor nævnte Skibe, koster i Abonnem. 2 Kr. om Aaret foruden Porto. Enkelte Numre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

2) Der indføres i Teksten følgende Forandringer, der tillige efterhaanden kommer til Udførelse i Arkivets andre nautiske Skrifter:

a. Pejlinger og Retninger angives retvisende i Grader for 0 til 360 fra Nord om ad Øst og tillige misvisende i Strøger, hvor dette findes ønskeligt.

b. Retninger af Fyrvinkler angives fra Søen.

c. Hvor en Pladsbestemmelse gives ved Retning og Afstand, gives Retningen fra Punktet.

d. Følgende Forkortelser anvendes for Hovedstregene:

Nord . . . . . N. Øst . . . . . E.  
Syd . . . . . S. Vest . . . . . V.

e. Som Maal anvendes kun Sømil, med dens Decimaler, og Metermaal.

3) Der foretages en Indskrænkning af Stoffet i den nuværende »Efterretninger for Søfarende«, gaaende ud paa at udelade:

a. Færvandere ved Ø-Kysten af Amerika Nord for de Forenede Stater (dog medtagende de vigtigste Forandringer, der berører Forbipassagen).

b. Afdeling IX, den nordlige Del af Indiske Ocean og Røde Hav.

c. Afdeling X, Asiens Ø-Kyst med Japan.

d. Karantæneforanstaltninger samt

e. Isforhold under Island.

For Karantæneforanstaltningernes Vedkommende medtages dog fremdeles de, der omfatter Danmark og de danske Besiddelser.

### A.

#### De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien

**2877. Vandstand.** Thyborøn-Kanal, Jyllands V-Kyst, Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevien 4,0 m, i Svanholm-Løb 2,0 m, i Kobberø-Løb 2,5 m, i Gaasholm-Løb 3,0 m. Der er saaledes for Tiden 3,0 m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

**2878. Fyr tændt.** Fyrskib inddraget. Korsør, Store-Bælt. Korsør Vinkelfyr er ater tændt og »Korsør« Fyrskib er inddraget. Vinkelfyret: 55° 19' 53" N. Br. 11° 07' 07" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2816. Kjøbenhavn 1912.)

**2879. Vrag borttaget.** Stoense-Løb S. Laugeland V. Store-Bælt. Dæksbunden, der var sunket c. 1 Sm S. fra Stoense-Løb, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Stoense-Løb:

**2905. Tønde udlagt.** Clarke Harbour, Nova Scotia SV-Kyst. I Løbet mellem nedre og øvre Clarke Harbour er udlagt en sort og hvid lodret stribet Spidstønde, c. 0,5 Sm N. 71° V. fra Swim Point. 43° 26' 08" N. Br. 65° 38' 39" V. Lgd.

**2906. Fyr forandres.** »Winter Quarter Shoal« Fyrskib, Virginia, Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 1ste Maj 1913 forandres »Winter Quarter Shoal« Fyrskib til at vise hvidt Te-Lys. 37° 55' 25" N. Br. 74° 56' 22" V. Lgd.

**2907. Vraglystønde inddraget.** Baltimore, Chesapeake Bay. Vraget af »Andrew Johnson«, der ligger S. 75½° V. fra Seven-Foot-Knoll Fyr, er borttaget og Vraglystønden inddraget. Seven-Foot-Knoll Fyr: 39° 09¼' N. Br. 76° 24½' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2789. Kjøbenhavn 1912.)

**2908. Fyr tændes.** Tønder inddrages, Adams Creek, Neuse River, Pamlico Sound, North Carolina. Omtrent den 7de December 1912 tændes følgende hvide, faste Fyr: 1) Dump-ling Creek. 34° 56' 40" N. Br. 76° 39' 50" V. Lgd. 2) Cedar Creek. 34° 55' 55" N. Br. 76° 39' 12" V. Lgd. 3) Isaacs Creek. 34° 54' 19" N. Br. 76° 40' 08" V. Lgd. 4) North Entrance Canal. 34° 53' 49" N. Br. 76° 41' 08" V. Lgd.

Samtidig inddrages Adams Creek Spidstønder 2, 4 og 6. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2445. Kjøbenhavn 1912.)

**2909. Fyr tændes.** Newport River og Core Creek, Beaufort Harbor, North Carolina. Omtrent den 7de December 1912 tændes følgende Fyr: 1) Newport Marshes Lower hvide, faste Fyr. N. 56½° V. fra Beaufort Taarn og N. 26° V. fra Reids Creek Fyr. 34° 43' 57" N. Br. 76° 41' 24" V. Lgd. 2) Newport Marshes Upper hvide, faste Fyr. N. 88° V. fra Gallants Point venstre Kant og N. 50° Ø. fra Newport Marshes venstre Kant. 34° 44' 20" N. Br. 76° 40' 56" V. Lgd. Samtidig inddrages Newport Marshes Stumpstønde 5. 3) Russells Creek hvide, faste Fyr. N. 6° V. fra Kanten af Gallants Point og N. 72° Ø. fra Log Slough Fyr. 34° 45' 27" N. Br. 76° 40' 27" V. Lgd. Samtidig inddrages Newport River Stumpstønde 7. 4) Core Creek røde, faste Fyr. N. 16½° V. og N. 21½° Ø. fra sidstnævnte Punkter. 34° 46' 17" N. Br. 76° 41' 06" V. Lgd. 5) Core Creek hvide, faste Bagfyr. 34° 45' 53" N. Br. 76° 41' 03" V. Lgd. 6) Core Creek Upper hvide, faste Fyr Nr. 3. 34° 48' 40" N. Br. 76° 41' 15" V. Lgd.

### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

**2910. Fyr tændes.** Calvosahatchee River, San Carlos Bay, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 28. December 1912 tændes følgende Fyr: 1) Cut D hvide, faste Fyr. N. 24¾° Ø. fra Baake Nr. 5 og S. 76° Ø. fra Kaniton af Sword Point. 26° 31' 07" N. Br. 82° 00' 49" V. Lgd. 2) Cuts D og F røde, faste Bagfyr. c. 360 m N. 23¼° Ø. fra Cut D Fyr. 3) Cut F hvide, faste Fyr. c. 360 m N. 67¼° Ø. fra Cut F Fyr. 26° 31' 22" N. Br. 82° 00' 32" V. Lgd. 4) Cut G røde, faste Fyr. S. 23¼° V. fra Kanten af Red Fish Point og N. 84½° Ø. fra Kanten af Sword Point. 26° 32' 00" N. Br. 81° 57' 02" V. Lgd. 5) Cut G hvide, faste Bagfyr c. 400 m S. 81° V. fra Fyret.

**2911. Tønder inddraget.** St. Andrews Bay, Florida. Port Shoal Tønde 13 og Courtney Point Shoal Tønde 15 er inddraget. c. 30° 08' N. Br. 85° 41' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2498. Kjøbenhavn 1912.)

**2912. Advarsel.** Sand Island Ledefyr, Mobile Bay, Alabama. Sand Island Ledefyr leder ikke længere det dybeste Vand og bør ikke benyttes uden lokalt Kendskab. c. 30° 11½' N. Br. 88° 03' V. Lgd.

**2913. Tønde og Fyrskib ombyttes.** Mississippi River, Louisiana. Omtrent den 10de December 1912 foretages følgende Forandringer i Indløbet til Mississippi River:

1) Southwest Pass Lys- og Kløkketønde flyttes til »South Pass« Fyrskibs nuværende Plads. 28° 59' 09" N. Br. 89° 06' 47" V. Lgd., og kaldes fremtidig South Pass Lys- og Kløkketønde. 2) »South Pass« Fyrskib Nr. 43 flyttes til Southwest Pass Lys- og Kløkketønden nuværende Plads, 28° 58' 27" N. Br. 89° 26' 32" V. Lgd., og kaldes fremtidig »Southwest Pass« Fyrskib.

Fyrskib og Tønde bliver i øvrigt uforandret.

### VII. Syd-Amerikas Ø- og V-Kyst.

**2914. Radiotelegraf-Stationer oprettet.** Lobos og Carrito, Uruguay. 1) Ved Fyret paa Lobos er oprettet en Radiotelegraf-Station. Kaldesignal: U L B. Rækkevidde: 53 Sm. 350 01, S. Br. 54° 53' V. Lgd.



53° 06' 24" N. Br. 10° 52' 0" Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2693. Kjøbenhavn 1912).

**2860. Vrag. Moen Fyr S. Østersøen.** En mindre Galase er sunket 6 à 8 Sm S. t. V. 1/4 V. fra Moen Fyr. Vraget vil blive eftersøgt. Fyret: 54° 56' 47" N. Br. 12° 32' 39" Ø. Lgd.

**2861. Mole forlængt. Fyr tændt. Rødvig. Faxe-Bagt. Østersøen.** I Forlængelse af den 0-lige Mole ved Rødvig Havn er bygget en 47 m lang Bolgebrædder. Fra Hovedet af Bolgebrædderen er tænkt et rodt, fast Fyr. Den midtertidige, røde Lantene er slukket. Dybden i Havnen langs det 0-lige Bolgearbejde og langs Bolgebrædderen er 4 m. Havnefyret: 55° 15' (08') N. Br. 12° 22' (46") Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 156, 157, 160 og 210. Danske Løds, Side 484. Havne-Løds, Side 118. Fyr-Fort. Nr. 371.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1366. Kjøbenhavn 1912).

**2862. Klokketårn ombygget med Vintersmærke. Kirkegrund. Smalands-Farvandet. Kirkegrund. Klokketårn er ombygget med Vintersmærke. 55° 06' (12') N. Br. 11° 23' (12') Ø. Lgd.**

**2863. Havn uddybet. Stubbekjøbing. Smalands-Farvandet.** I den midterste Del af Stubbekjøbing Havn og i Indløbet til Havnen er Dybden nu 6 m. Fyret paa Havnevis V.-Mole: 54° 53' 35" N. Br. 12° 02' 58" Ø. Lgd. (Kort Nr. 228 og 257. Danske Løds, Side 577. Havne-Løds, Side 130.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1722. Kjøbenhavn 1912).

## B.

### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**2864. Fyr forandret. Åhus. Sverrig.** Åhus Ledelyr er forandret. Bagfyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4. Sek., Lys 4 Sek., Mørke 0. Sek. Det lysør fra N. 67° Ø. gennem Ø. til S. 57° Ø. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 13 Sm. Paa Taaeriet er anbragt en hvid Trekant med Spidsen nedad. Forfyret viser hvidt Et-Lyn hver 1 Sek. Det lysør fra N. 68° Ø. gennem Ø. til S. 18° Ø., men skjules i Retning e. N. 88° Ø. af Lødsudfæstationen. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 11 Sm. Forfyret: 55° 55' 43" N. Br. 14° 19' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1782. Kjøbenhavn 1912).

**2865. Retelse til »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2824, Pkt. 6, 1912. Carholm.** Stagen med Køl skal udlygges paa 69° 34' 60" N. Br. 17° 42' 54" Ø. Lgd.

**2866. Fyrskibet »Sydosttroten« inddraget. Bottiske Bagt. Følge Telegram fra Løds-kapitlen i Luleå er Fyrskibet »Sydosttroten« inddraget for Vinteren. 63° 19' 12" N. Br. 20° 13' 35" Ø. Lgd.**

**2867. Fyr tændt. Ragundis. Øsel. Østersøen. Rusland.** Paa Broen ved Ragundis paa V.-Siden af Halvoen Svorbe er tænkt et hvidt, fast Fiskefyrt. Brandetid: 1ste Septemher—1ste Januar, Helligdage undtaget, fra 1 Time efter Solnedgang til 2 Timer før Solopgang. 58° 03' 39" N. Br. 22° 04' 18" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

**2868. Fyr forandret til Forsøg. Pillau. Tyskland.** I Pillau ny Fyr er der til Forsøg indsat en rød Lysvinkel, der lysør fra N. 87° Ø. til S. 88° Ø., til Hjelpe ved Navigeringen forbi Pevser Haken. 54° 38' 25" N. Br. 19° 53' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2584. Kjøbenhavn 1912).

**2869. Fyr atter i Orden. Heistener. Heja. Tyskland.** Følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Danzig er Heistener Fyr atter i Orden. 54° 39' 07" N. Br. 18° 47' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2771. Kjøbenhavn 1912.)

### II. Kattegat og Skagerrak.

**2890. Sømærke udlagt. Torekov. Sverrig.** En Stage er udlagt e. 60 m NO. for Torekov Fyr. Fyret: 56° 25' 52" N. Br. 12° 37' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Løds, Side 252.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1728. Kjøbenhavn 1912).

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2891. Vrag. »Nord-Hinder« Fyrskib N. Nordsøen.** Damperen »Kochefort« er sunket i 33 m Vand paa Ruten fra »Teeschellingermak« Fyrskib til Kaanalen paa e. 52° 02', N. Br. 2° 50' Ø. Lgd.

**2892. Tønde forandret. Estenstøler-Farvand. Aussenøder. Tyskland.** Den graa Spids-tønde i Estenstøler Farvand har faaet en Stage med Stander som Tophøjning og ligger nu paa 54° 15' 29" N. Br. 8° 40' 37" Ø. Lgd.

**2893. Tønde udlagt. Schwarzmønsand. Elben.** Da N.-Kanten af Schwarzmønsand har forandret sig, er det udlagt en rød Spiritønde J' tæt ved Grunden i 5 m Vand imellem Spiritønde J og Lystønden. Tønde J': 53° 42' 41" N. Br. 9° 29' 24" Ø. Lgd.

**2894. Forsøgsstand udlagt. Avarsel. Innenjæde. Jæde.** I Innenjæde er udlagt en Forsøgsstand paa Linien: Lystønde 13—Tønde Q', 300 m S. fra den sidstnævnte. Skedet er afmærket med en rød Ankerløje. Det er farligt at oplage eller slæbe Genstanden. Lystønde 13: 53° 39' 51" N. Br. 8° 06' 02" Ø. Lgd.

**2895. Lys-, Fløje- og Undervandsklokketønde ombygget med Lys- og Fløjetønde. Ljunden. Holland.** Lys-, Fløje- og Undervandsklokketønden ud for Ljunden Havn er permanent ombygget med en Lys- og Fløjetønde. 52° 28' N. Br. 4° 29', Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

**2896. »Sandette« Fyrskib atter udlagt. Frankrig. »Sandette« Fyrskib er atter udlagt og Reserverfyrskibet inddraget. 51° 19' 25" N. Br. 1° 53' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2593. Kjøbenhavn 1911).**

**2897. Lystønde udlagt. Pluckington Bank. River Mersey. England.** Et sort Lystønde, der viser rodt Et-Blink, er udlagt 2. Køl S. 65° V. fra de 2 røde Fyr ved Indløbet til Brunswick Dok og N. 57° V. fra Dingie Point Fyr. 53° 23' N. Br. 2° 59' 27" V. Lgd.

**2898. Grunde fundet. Bora Point. Skotland.** Paa N.-Siden af Indløbet til Firth af Borna Point: 1) 8. m. 5. Køl N. 69° Ø. 2) 9. m. 7. Køl N. 85° Ø. 3) 9. m. 4 Køl S. 52° Ø. 4) 8. m. 6. Køl S. 49° V. 5) 8. m. 7. Køl S. 45 1/2° V. 6) 9. m. 8. Køl S. 37° V. 7) 8. m. 12. Køl S. 47° V. 8) 7. m. 12. Køl S. 55 1/2° V. Bora Point: 58° 00' N. Br. 3° 50' V. Lgd.

### IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**2899. Undervandsklokketønde inddraget. Havre. Frankrig.** Den hvide Spidsstønde med Ballon og Undervandsklokke, der var udlagt 200 m N. for Tønden Ouest des Anroches de l'Éclat, er permanent inddraget. 49° 30' 05" N. Br. 0° 00' 59" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1290. Kjøbenhavn 1910.)

**2900. Tønde ombygget med Lystønde. Clovulin Flat. Loch Linnhe. Skotland.** Den sorte Stumpstønde, 11. Køl S. 30° V. fra Corran Point Fyr, er ombygget med en sort Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. 56° 42 1/4' N. Br. 5° 15 1/2' V. Lgd.

**2901. Tønde ombygget med Lystønde. Bo Faskedale. Sound of Egg.** Den røde Spids-tønde paa V.-Siden af Bo Faskedale N.-lige Grund er ombygget med en rød Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. 56° 48' 01" N. Br. 6° 06' 03" V. Lgd.

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2902. Tønde ombygget med Lystønde. Cook Point. River St. Lawrence. Canada.** Sort Stumpstønde Nr. 25 B i 13 m Vand ud for Cook Point er ombygget med sort Lystønde Nr. 25 B, der viser hvidt Lys med Formørkelser. 48° 34' 20" N. Br. 68° 22' 10" V. Lgd.

**2903. Lys- og Fløjetønde ombygges for Vinteren med et Fyrskib. Sambro. Halifax. Nova Scotia Ø.-Kyst.** I Begyndelsen af December 1912 ombygtes Lys- og Fløjetønden ved Sambro Outer Bank, 6. Sm S. 24° Ø. fra Sambro Island Fyr, for Vinteren med Fyrskib Nr. 15. Det er en Dampet med 2 Mastes. Skroget er rodt, mærket »Halifax« paa Siderne og »Nr. 15« paa Bogen. Gallieret under Lanternen paa Topperne og Skorstønen er rodt. Fra hver Top vises hvidt Lys med En-Formørkelser hver 12 Sek. Lys 8 Sek., Mørke 4 Sek. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 13 Sm. Kommer Fyrapparatene i Torden, vises hvidt, fast Fyr med mindre Lysstyrke fra hver Top. Taagesignal gives med Diaphon, der giver Tr.-Stød hver 1 Minut, Stød 4 Sek., Pause 3 Sek., Stød 4 Sek., Pause 4 Sek., Stød 4 Sek., Pause 4 Sek.; kom-mer Diaphonen i Torden, gives samme Signal med Fløje, eller der ringes med Klokke. En Undervandsklokke giver hver 21 Sek. Tallet »14« paa følgende Mande: Et-Slag, 5 Sek. Pause, Fire-Slag med 2 Sek. Pause mellem Slagene, 10 Sek. Pause. Naar Fyrskibet i Foranret 1913 afgår til sin Station ud for Ø.-Enden af Anticosti Island, udlægges atter Lys- og Fløjetønden. 44° 20' 30" N. Br. 63° 29' 55" V. Lgd.

**2904. Fyr forandret. Sable Island. Nova Scotia.** Fyret paa Sable Island V.-Ende viser nu hvidt Et-Blink hver 5 Sek. 49° 56' 38" N. Br. 69° 06' 39" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2225. Kjøbenhavn 1912).

Paa Victoria Høj (Cerrito) N. for Montevideo, er oprettet en Radiotelegraf-Station, Kalde-signal: U M V. Rækkevidde: 530 Sm. 34° 51', S. Br. 56° 10', V. Lgd.  
**2815. Tønde udlagt.** **Tomé Approach.** **Concepcion Bay.** **Chile.** 1) En sort, cylindrisk Tønde med Cylinder som Topbetegnelse er udlagt 1 Kbl S. fra Zealous Rock. 2) En lignende Tønde er udlagt tæt V. for 1,5 m Skæret, der ligger e. 1 Sm N. 25° Ø. fra Yderenden af Parra Point. Zealous Rock: 36° 37' S. Br. 72° 58' V. Lgd.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**2916. Fyr forandret.** **Catania.** **Sicilien Ø-Kyst.** Det gronne, faste Fyr paa det ydre Molehoved ved Catania Havn er forandret til et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: e. 12 Sm. 37° 29' 21" N. Br. 15° 06' 04" Ø. Lgd.  
**2917. Afmærkning forandret.** **Buso.** **Golf von Triest.** **Østerrig-Ungarn.** Pælerækken, der staar 2030 Sm S. fra Havnefyret ved Buso, er udelagt af Storm. Den hvide Stumtpønde, der ligger 2400 m S. 1° Ø. fra Havnefyret, har nu en Kægle med Spidsen nedad som Topbetegnelse i Stedet for Ballon. Havnefyret: 45° 48' N. Br. 13° 15', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2618. Kjøbenhavn 1912).  
**2918. Fyr forandret.** **Cherso.** **Quarnero.** 1) Fyret paa Spitze Rotonda del Molino viser nu hvidt Lys mod Land og rødt ud over Soen. Synsvidde: 3 Sm. I øvrigt uforandret. 44° 57', N. Br. 14° 24', Ø. Lgd. 2) Fyret paa det yderste Molehoved ved Cherso Havn viser nu hvidt Lys over Molen. I øvrigt, grønt Lys. Synsvidde: 2 Sm. 44° 57', N. Br. 14° 24', Ø. Lgd.  
**2919. Fyr tændt.** **Port d'Hamamet.** **Tunis.** Paa SV-Hjørnet af Casbah d'Hamamet er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 70° Ø gennem Ø., S. og V. til N. 40° V., uundtagen fra N. 72° Ø. til N. 75° Ø., hvor det skjules af Minaretten paa Hamamet Moske. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 4 Sm. 36° 23' 33" N. Br. 10° 36' 40" Ø. Lgd.

**IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.**

**2920. Fyr tændt.** **Brava.** **Benadir.** **Afrika.** Paa den største af Scillani Øerne ved Brava er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Tre-Blink hver 40 Sek., Blink 1. Sek., Mørke 6. Sek., Blink 1. Sek., Mørke 6. Sek., Blink 1. Sek., Mørke 22. Sek., Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 16 Sm. Brava: 1° 06' 1/2' N. Br. 44° 02' Ø. Lgd.  
**2921. Oplysning om Skær.** **Mozambique Channel.** **Portugisisk Ø-Afrika.** Grunden, som den portugisiske Dampet »Africa« stødte paa kaldes Africa. Den ligger ud for Kyststrækningen Dark Red, den er e. 1 Sm i N.-S. og c. 3/4 Sm i Ø.-V. Der er et Løb mellem Grunden og Kysten. Mindste Dybde, 4,2 m, ligger paa 22° 31' 30" S. Br. 35° 34' 06" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2368. Kjøbenhavn 1912).  
**2922. Oplysning om Fyr.** **Ammapatam.** **Palk Strait.** **Bay of Bengal.** Ammapatam Fyr brænder nu hele Aaret. Det er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 40° Ø. gennem Ø. og S. til S. 40° V. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. 10° 00' 45" N. Br. 79° 13' 00" Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø-Kyst med Japan.**

**2923. Fyr forandret.** **Wangmun Creek.** **Canton River.** **China.** Wangmun Creek Fyr er nu et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser (i Stedet for med Fire-Formørkelser) hver 30 Sek., Lys 20 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., 22° 35' 20" N. Br. 113° 37' 10" Ø. Lgd.  
**2924. Lys- og Undervandsklokkestønde udlagt.** **Yang Tse Kiang Approach.** En Lys- og Undervandsklokkestønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek., er til Forsøg udlagt 10 Sm N. 45° Ø. fra Guizaliff Fyr. Da Klokken kun sættes i Gang af Soen, er Slagene uregelmæssige. 30° 55' 45" N. Br. 122° 18' 20" Ø. Lgd.  
**2925. Skær eksisterer ikke.** **Sendai Saki.** **Uruga Approach.** **Honshu S.-Kyst.** **Japan.** Det netop overfløjte Skær, der ligger 9 Kbl S. 19° V. fra Ø.-Enden af Sendai Saki, eksisterer ikke. 35° 11' 52" N. Br. 139° 42' 10" Ø. Lgd.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Decbr. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	117—	116 3/4	117
Danmark	111 1/2	— 1/4	111 1/4
Norden	120 3/4	— 121 1/4	121 1/2
Gorm	—	—	—
Carl	122—	1/4	122 1/4
Dannebrog	127 1/2	— 128	127 3/4
Skjold	106 1/4	— 1/2	106 1/2
Urania	—	—	41 1/4
Neptun	119—	1/2	119 1/2
Dampsk. af 1896	122—	— 121 1/2	122
Heimdal	129 1/4	— 129	129 1/2
Østasiatiske	135 1/4	— 1/2	134 3/4
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	127 1/2	— 3/4	127 1/2
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugøer-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	75—	74 1/2	74 1/2
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
<b>Stats- og Kredittforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	86 3/4	87 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	84 1/4	84	85
3 1/2% Kbhvn.s Kreditk.	—	89	91
4% — — 2. Serie.	93 1/2	93 1/4	93 3/4
4% — — 1.	95	94 3/4	95 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	88 3/4	90 3/4
4% — — 7.	92	91 3/4	92
3 1/2% Landkreditk.	—	86 3/4	88 3/4
4% Østift. Kreditf.	—	92	92 1/4

Aktler.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	141	140 3/4	141 1/4
Privatbank	—	111 1/2	111 1/4
Landmandsbank	—	141 1/2	142
Handelsbank	—	145	145 1/2
Grundejerbank	13 1/2	13	13 1/2
Burm. & Wain	100 3/4	100 1/2	100 3/4
Helsingørsk Jærnsk.	99 3/4	99 1/2	100
Sukkerfabr.	231—	230 3/4	231
Bryggeri Aktier	216 1/4	— 216	215 3/4

**Vekselkurser d. 4. December 1912.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.50
London	18.21	18.16
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	75.30	—

**Notering paa Berlins Børs d. 3. December 1912.**

Russiske Noter	215.40
4% Russiske Consols	90.00
3 1/2% — — Boden Kredit	85.75
5% Mexikanske 1899	99.60
5% Rumænske Stats	99.80
4% — — 1890	93.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. 364,000, „Danmark“ 80,000, „Norden“ 220,000, „Carl“ 128,000, „Dannebrog“ 196,000, „Skjold“ 132,000, „Urania“ 68,000, „Dampskib. af 1896“ 104,000, „Heimdal“ 64,000, „Gorm“ 124,000, „Neptun“ 84,000, „Dansk-russisk“ 384,000, „Østasiatisk“ 124,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

## Bekendtgørelser m. m.

2926. Karantænestemmelser. Grækenland. — Der er pålagt Skibe, kommende fra Konstantinopel, 5 Dages Karantæne og Skibe, kommende fra Smyrna, Chios og Mytilene 3 Dages Karantæne, Overfartstiden iberegnet. Karantænen vil finde Sted ved Lazarettet i Gouvione på Korfu.  
Sverrig. — Konstantinopel er erklæret kolerasmitet.  
Tunis. — Antiochien, Syrien, Konstantinopel og Omegn er erklæret kolerasmitet.

afg. Riga 1./12. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 29./11. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 25./11. — Arno, Fischer, ank. hertil 29./11. — Aurora, Gommesen, ank. hertil 1./12. — Baron Stjernblad, Sorensen, pass. Brunshüttel 4./12. — Beira, Lunge, pass. Portland 2./12. — Bergenhus, Meyer, afg. Helsingør 4./12. til Stettin. — C. F. Tiegen, Thomsen, afg. New York 28./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Marseille 2./12. — Christian IX, Holm, ank. London 2./12. — Christianssund ank. hertil 1./12. — Dagmar, Bogvad, pass. Brunshüttel 2./12. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 3./12. — Florida, Andersen, afg. Boston 30./11. — Garonne, Kromann, afg. Petersborg 1./12. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 4./12. — Hengest, Munck, ank. hertil 4./12. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 25./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Oitavos 2./12. — Jolantha, Kylesbech, pass. Flushing 3./12. — Kiew, Tonnesen, ank. Antwerpen 2./12. — Loire, Craignou, pass. Brunshüttel 24./11. — Louise, Larsen, ank. hertil 26./11. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./11. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 1./12. — Minsk, Harder, pass. Brunshüttel 2./12. — Morso, Nellemann, ank. Königsberg 2./12. — Moskov, Jon Jonsen, pass. Holtenau 3./12. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Gibraltar 3./12. — Nordjylland, Soeberg, ank. Riga 29./11. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Riga 30./11. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 3./12. — Oscar II, Hempel, ank. New York 26./11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 3./12. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 3./12. — Pregel, Iversen, ank. hertil 30./11. — Saga, Hansen, ank. Windau 2./12. — Saxo, Müller, ank. Antwerpen 28./11. — Seine, Le Dizes, afg. Frederikshavn 3./12. — Skalhøll, Bidstrup, ank. hertil 3./12. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Ayres 22./11. — Thyra, Dam, ank. Reval 28./11. — Tiber, Bech, ank. Genua 1./12. — Tomsk, Wiberg, afg. Petersborg 2./12. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 29./11. — Tyr, Thauing, afg. herfra 3./12. — United States, Gottsche, afg. Kristiansund 26./11. — Vendsyssel, Larsen, ank. Lissabon 3./12. — Viking, Tramp, ank. hertil 3./12.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 29./11. — Amalienborg afg. Kallundborg 1./12. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 1./12. — Brattingsborg afg. Mobile 30./11. — Borglum pass. Barbadoes 22./11. — Chassie Mærsk afg. Huelva 1./12. — Dansborg afg. Oslebshausen 29./11. — Eleonora Mærsk afg. Huelva 28./11. — Elsborg ank. Riga 30./11. — Esrom pass. Barbadoes 18./11. — Flynderborg ank. Lim-

hamn 1./12. — Fredensborg afg. Libau 30./11. — Frederiksborg ank. St. Nazaire 24./11. — Guldborg pass. Skagen 30./11. — Gurra pass. Usbant 1./12. — Hammershus pass. Gibraltar 1./12. — Harrildsborg ank. Kristiania 26./11. — Hundborg ank. Kristiansund 27./11. — Høneborg afg. Kallundborg 1./12. — Jelling ank. Huelva 24./11. — Jomsborg afg. Rouen 30./11. — Jungshoved afg. Loreuzo M. 19./11. — Jægersborg pass. Portland 1./12. — Kallundborg afg. Grimshy 20./11. — Kalø ank. Rouen 1./12. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 1./12. — Kronborg afg. Natal 19./11. — Lejre afg. Ghent 30./11. — Marselisborg ank. Cardiff 16./11. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 30./11. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 30./11. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 1./12. — Rosenberg ank. Kjøbenhavn 30./11. — Silkeborg ank. Bougie 30./11. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 30./11. — Skjoldborg ank. Danzig 25./11. — Skodsborg afg. Port Talbot 28./11. — Spigerborg ank. Esbjerg 30./11. — Stegelborg ank. Libau 28./11. — Stjerneborg afg. Manchester 29./11. — Søborg ank. Memel 28./11. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 30./11. — Tuborg pass. Hapstholm 1./12. — Ulfsborg afg. Port Talbot 24./11. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 2./12. — Vordingborg afg. Brunshüttel 27./11. — Ørkild afg. Galveston 27./11.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 29./11. for Barcelona. — Nelly, Clausen, afg. Helsingfors 3./12. til Trångsund. — Fanny, Eriksen, ank. Stockholm 29./11. — Lilly, Sorensen, pass. Portland 30./11. for Stettin. — Alexy, Sorensen, pass. Helsingør 2./12. for Norrköping. — Daguy, Bang, ank. Gijon 26./11. — Mary, Clausen, ank. Königsberg 30./11.

Svendborg. H. A. Hansen, Hansen, ank. Antwerpen 30./11.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Aleksunder Shukoff, Brandt, afg. Blyth 22./11. til Port Empedocle. — Johan Siem, Nielsen, ank. Odense 2./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 26./11. til Ghent. — Russ, Petersen, ank. Sabine Pass 28./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 21./11. til Palermo. — Excellence Pleske, Taunebek, afg. Sarpsborg 29./11. til Newcastle. — Michail Ontehoukoff, Harboe, ank. Kolding 1./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. New York 22./11. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 23./11. til St. Vincent. — Helmer Mørch,

Thorsoe, afg. Barry 15./11. til Rosaria. — Newa, Dahl, ank. Gulf Port 26./11.

**Vesterhavet.** Rigmor, Uldall, ank. Kjøbenhavn 3./12. — Thyra, Jessen, afg. Wiborg 3./12. til Penarth. — Fylla, Brinch, afg. Maringerfjord 3./12. til Wiborg. — Marie, Nielsen, afg. Blyth 3./12. til Maringerfjord. — Nexos, Basse, pass. St. Catherines 2./12. for Valencia. — Nordsoen, Gram, afg. Kotka 3./12. til Råfsö. — Nerma, Degn, afg. Kjøbenhavn 3./12. til Moriaix. — Nautik, Nielsen, ank. Antwerpen 1./12. — Ellen, Hansen, ank. Pernau 2./12. — Polly, Mathinsen, afg. Hamburg 1./12. til Granton. — Gerda, Iversen, afg. Lovisa 1./12. til Pasages. — Johanne, Thøgersen, pass. l'Ouessant 1./12. for Hamburg. — Stella, Larsen, afg. Almeria 30./11. til London. — Hebe, Gregersen, ank. Hamburg 30./11. — Cito, Jepsen, afg. Esbjerg 1./12. til Methil. — Nancy, Petersen, afg. Coreubion 29./11. til London. — Olga, Christensen, afg. Dartmouth 29./11. til Kartagena. — Bodil, Jensen, ank. Nantes 29./11.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 22./11. for Dunkerque. — London, Bom, afg. Rouen 28./11. til Tyne. — Paris, Tholander, afg. Frederikshavn 30./11. til Methil. — Bryssel, Kaas, ank. Rouen 25./11.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Amsterdam 30./11. til Barry. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Dunkerque 20./11. — Roma, v. Thuu, afg. Oran 21./11. til Manchester.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Cannes 1./12. — Martha, Christensen, ank. Rouen 2./12. — Elna, Rathje, ank. Rouen 2./12. — Therese, Pedersen, afg. Hudikswall 3./12. — Harriet, Larsen, ank. Swansea 4./12. — Dagny, Therkildsen, afg. Palamos 20./11. — Simone, Møller, ank. Rouen 2./12. — Jeune, Olsen, ank. Tunis 30./11. — Vera, Larsen, afg. Port Talbot 29./11. — Daisy, Jørgensen, afg. Swansea 26./11. — Annine, Leth, ank. Rouen 2./12. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 24./11. — Betty, Lagesen, ank. Cagliari 2./12.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Libau 2./12. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 30./11. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Burntisland 2./12.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, afg. Horsens 30./11. — Nordpol ank. Riga 1./12.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Norfolk 26./11. — Eklipstika, Hemmingsen, ank. Perth Amboy 27./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Malta 2./12. — Svend, Schmidt, afg. Riga 3./12. — Urania, Clausen, afg. Stettin 3./12.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Leith 1./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grao 1./12. — Holland, Poulsen, ank. Halmstad 1./12. — England, Andersen, pass. Cape Wath 1./12.

**Dansk-Belgisk Dampskibsselskab.** Dronning Olga, Petersen, afg. New York 30./11.

**Europa.** Frankrig, Friis, afg. Aarhus 30./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Norfolk 26./11.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, N. Clausen, ank. Grangemouth 2./12.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Burntisland 2./12. — Sara, Jensen, ank. Rouen 23./11. — Helene, Sørensen, ank. Kiel 24./11. — Ragnhild, Schultz, ank. Ghent 1./12. — Valborg, Hansen, afg. Riga 27./11. — Sjølland, Svarrer, ank. Dunkerque 3./12. — Estrid, Hansen, ank. San Malo 28./11. — Agnete, Dam, afg. Königsberg 1./12. — Gunhild, Hansen, afg. Libau 30./11. — Herminia, Farup, ank. Königsberg 2./12. — Alice, Jørgensen, ank. Methil 2./12.

**Havet.** Fyen, Mathiesen, ank. Libau 3./12.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Cathay ank. Wladivostok 1./12. for hjemg. — Lituania afg. Shanghai 23./11. for hjemg. — Estonia afg. Kjøbenhavn 3./12. for udg. — Chumpou ank. Rotterdam 30./11. for hjemg. — Kinn afg. Coronel 27./11. for hjemg. — Arabien ank. Seattle 3./12. for udg. — Bintang afg. Singapore 30./11. for udg. — Samui afg. Penang 20./11. for hjemg. — Bandon afg. Genua 1./12. for udg. — Pangan ank. Bimlipatam 2./12. for hjemg. — Jutlandia afg. Port Said 2./12. for hjemg. — Selandia ank. Göteborg 1./12. for udg. — Ludien afg. Hongkong 37./11. for udg. — Traquebar ank. Norre Sundby 3./12.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Portland 16./11. for udg. — St. Croix afg. Kjøbenhavn 3./12. for udg. — St. Jau afg. St. Thomas 26./11. for hjemg.

**Rødby Havn.** Generalkonsul Elisejeff afg. Seaham 30./11. — Freja ank. Rotterdam 30./11.

### Sejlskibe.

**Renne.** Neptun, Kjoller, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Svendborg 29./11. — Sigurd, Koføed, ank. Karlskrona 30./11.

**Svendborg.** Ring Andersen, Hansen, ank. Haderslev 27./11. — Delos, Andersen, ank. Kastrup 27./11. — Jason, Hansen, ank. Daquet 28./11. — Clytia, Jensen, ank. Aalbæk Bugt 26./11.

— Skjold, Larsen, ank. Kolding 28./11. — Alma, Hansen, ank. Svendborg 29./11. — Bellona, Nielsen, ank. Troense 29./11. — Kamma, Fisker, ank. Middelbro 29./11. — Kruse, Petersen, ank. Königsberg 28./11. — Lindhardt, Madsen, ank. Hals 30./11. — Helge, Nielsen, ank. Leiths Red 30./11. — Leif, Andersen, ank. Kirekaldy 29./11. — Mine, Nielsen, ank. Wisnar 30./11. — Otto, Klug, ank. Tonsberg Red 30./11. — Meta, Møller, ank. Skien 28./11. — Peter, Hansen, ank. Göteborg 30./11. — Venus, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 30./11. — Alfrede, Clausen, ank. Rudkjøbing 1./12. — Noah, Jørgensen, ank. Kings Lynn 1./12. — Brodrene, Jørgensen, ank. Anberaa 1./12. — Elise, Jensen, ank. Leith 1./12. — Embla, Mikkelsen, ank. Svendborg 1./12. — Emanuel, Bentzen, ank. Thuro 1./12. — Pallesen, Jensen, ank. Burnt Island 2./12. — I. Koføed, Andersen, ank. Kirekaldy 2./12. — Niels Juel, Olsen, ank. Wemyss 2./12. — Adolf, Jensen, ank. Flensborg 2./12. — Pampa, Jensen, ank. Nykjøbing S. 3./12.

**Ero.** M. Hay, Petersen, ank. Ystad 24./11. — Norden, Rasmussen, ank. Bandholm Red 26./11. — Bieu, Petersen, ank. Travemünde 26./11. — Venus, Weber, ank. Aalborg 25./11. — Vigilant, Jacobsen, er afg. til Genua. — Kastor, Albertsen, ank. Thisted 27./11. — Argus, Jensen, er afg. Bideford til Hamburg. — Salvador, Sand, ank. Boness 27./11. — Harris, Thorsteinson, ank. Gibraltar 27./11. — Freya, Nielsen, ank. Farborg 27./11. — Johanne, Hansen, ank. Malmö 28./11. — Mary, Andersen, ank. Libau 28./11. — Amor, Hansen, ank. Ronne 28./11. — Yrsa, Hansen, ank. Trajani 28./11. — Dannebrog, Bøger, ank. Wemyss 27./11. — Æro, Friis, ank. Marstal 28./11. — Ceres, Raabauge, ank. Marstal 28./11. — Claudia, Anberg, pass. Prawle Point 26./11. ostg. — Jenny, Svane, er ank. Liverpool. — Alfa, Madsen, afg. Carabel (Florida) 28./11. til Vigo. — Hermod, Dreimann, er afg. Sundsvall til Fraserburgh. — Nanna, Østermann, ank. Maringerfjord 28./11. — Caroline, Christensen, ank. Cadix 29./11. — Sejorskrausen, Friis, ank. Burntisland 28./11. — Maren, Albertsen, ank. Tonsberg Red 28./11. — Ane, Albertsen, ank. Visby 29./11. — Mars, Stegmann, ank. Travemünde 30./11. — Lauritz, Folmer, ank. Aalborg 29./11. — I. A. Kromanu, Christensen, ank. Gibraltar 29./11. — Amor, Hansen, afg. Flensborg 29./11. til Libau. — Karl, Lindegaard, ank. St. Yves 29./11. — Marie, Boye, ank. Sakskjøbing 30./11. — Hansigne, Boye, afg. Swansea 29./11. til Ceuta. — Dana, Boye, ank. Kjøbenhavns Red 29./11. p. R. t. Konakry. — Hebe, Clausen, ank. Libau 30./11. — Elsa, Boye, ank. Augustenborg 30./11. — Karen, Boye, ank. Libau 1./12. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Leiths Red 1./12. p. R. t. Boness. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Kalmar 1./12. — Gloria, Fabricius, ank. Libau 2./12. — I. Koføed, Andersen, ank. Kirekaldy 2./12. — Accacia, Jensen, ank. Kolberg 1./12. — Mette, Rasmussen, ank. Eekersund 1./12. — Pampa, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 2./12. — Christian, Nielsen, ank. Odense 30./11. — Henry, Jensen, ank. Aarhus 30./11. — Valkyrien, Weber, ank. Göteborg 2./12. — Svane, Christensen, ank. Nakskov 2./12.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 5. December 1912. — De russiske Isbrydere. — Bemædningen af vor Handelsflaade. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for December Måned. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

## Det kongl. oktr. Søsassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søsassurance. Telefon Nr. 124.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 230'—0  
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Gørhøffermann, Kjøbenhavn.

# Det private Skoleskib „Georg Stage“

udsendes paa Togt i de første Dage af April 1913.

Sunde kraftige Dreng, som 1ste April 1913 er fyldt 14 Aar og ikke over 18 Aar, antages for at uddannes til Koffardimarin. Der tages særligt Hensyn til Attester og anbefalinger.

Alt om Bord er frit. Den ensartede Beklædning betales med 75 Kr. Trængende Elever kan ansøge om Hjælp til Paaklædningen.

Ved skriftlig eller mundtlig Henvendelse (11 $\frac{1}{2}$ —1 $\frac{1}{2}$ ) Nørrevoldgade 16, 4. S., København K., erholdes nærmere Oplysninger og Ansøgningsblanket. Denne maa tilbørlig udfyldt indsendes inden den 20. Februar 1913.

## Søkort-Arkivet.

Fra 1. Januar 1913 udkommer en månedlig Ud-gave af »Efterretninger for Søfarende«, indeholdende et Sammen drag af den sidste Maanedes ugentlige Numre, men kun medtagende de Efterretninger, der medfører Rettelser i Kort og Beskrivelser. For at Rettelserne kan indklæbes, trykkes Maanedsudgaven kun paa den ene Side af Papiret. Ved større Rettelser i danske Kort medgives et Dæklad til Indklæbning i Kortet. Abonnement paa denne Ud-gave, der koster 2 Kr. aarlig foruden Porto, bedes af Hensyn til Bestemmelsen af Oplagets Størrelse snarest tegnet ved et Postkontor her i Landet.

## Levering af Skærver, Søsten og Sten fra Stenbrud.

2240 Kubikmeter Granitskærver og 490 Kubikmeter Søsten eller Sten fra et Stenbrud til Københavns Amts Landeveje udbydes herved i Entreprise i større eller mindre Partier og i Henhold til Fortegnelser og Betingelser, der udleveres paa Amtsvejvæsenets Kontor, Østerbrogade Nr. 5\*, hvor skriftlige Tilbud indgives indtil 9de December Kl. 12.

Amtsvejinspektøren.

Telegramadr  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Internationale Agentur for

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

## Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods. Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14. Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-fartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Har De én Gang prøvet

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**  
ryger De aldrig andre

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.

Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

## HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 1.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderinavn

København S.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens  
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, København Privattelefon Nora 2333.

## SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg til-  
byde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 100 Kilo . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — 100 — 28—36 „

Marsillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt  
Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schönbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Taga 1113.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

## 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

## KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

## Dæksbaad.

„Ivar Hvidtfeldt“, 19,20 Br.  
14,10 Netto Tons. Vel udhalet  
med Sejl og Rigning og med  
12 HK Dan Motor, er billig  
til Salg, naar Handel kan ske  
snart ved Henvendelse til

Brødrene Thomsen,  
Nakke, Nykøbing Sj.

## Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.



## Kakerlakker-

pulver

à 50 Øre.

Tjæders

Insæktpulver-Lager

Nybrogade 28, St.

Telf. Byen 2496.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

## Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i

Forsikringselskabet „Frej“.

Garantikapital Kr. 100,000.

Holbergsgade 22, Kbhvn.

## Passager-Dampbaad

i god Stand, 120 x 20 Fod,  
helt overbygget og med c. 11  
Sm. Fart, ønskes til Køb.  
Tegning, Beskrivelse, Foto-  
grafi samt Prisforlangende  
sendes snarest nærv. Blads  
Ekspedition mrk. „Passager-  
Baad 291“.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Bjerg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

**M. Clausen, København K.**

Havnegade 47.  
Telefon Central 1269.

**Anbefaler:**

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sleurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats.

Endvidere:  
Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Køder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfænder. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasse Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

Rug- og Skibsbrødfabrik  
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



**OLSKIND**  
**Bedste Olietøj**  
**Patent**  
Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier**, Kastrup (Amager).

St Petersburg  
Tigr.: „Hansens“

**Stevedors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed  
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)  
**N. P. Hansen,**  
Cron-stadt.

Tigr.: „Hansens“  
Cronstadt

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:  
**Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.**  
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Hecksher & Søn's Eftflg.**

Grundlagt 1797.

**Edsvorne Skibsmæglere.**

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.**

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

Tlf. 7898.

**Petersen, Møller & Hoppe**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

**ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

**MOURITZ G. KRAG**

Edsvoren Skibsmægler og  
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.  
Statstelefon 40.

**AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

**CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.  
Søborg & Bentln's Eftl.

Telefon: 2075.

**AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Utzon“.

**JOHS. UTZON**

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)  
Edsvoren Skibsmægler og  
Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

**Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Vægleren“.

Telefon 134.

**V. BERTRAM-NIELSEN**

Edsvoren Skibsmægler og  
Befragtningsagent.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus

**AXEL LUND**

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning,  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)  
Skibsmægler & Stevedor.  
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.  
Overretssagfører

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søager).

**De private Assurandører** lim.

i København  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4108.

**C. HANSEN,**

**GJØRTLER OG METALSTØBER**  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19,546.

**Specialitet:**

**SKIBSARBEJDE**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

**Husk.**

**Petersen-Faxe's**

**HERREKVIPERING**  
Kjøbenhavn.

**De Herrer Kaptajner**

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbåde er altid i Soen. Fri  
Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.  
Alle Slags Proviant samt Skibslovsartikler  
**LØGSTØR**  
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**

**N. P. Jensen**  
af Staten autoriseret Forhyringsagent  
Slotsgade 33. Aalborg.  
Telefon 885.  
Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.  
„S/P Progres“ „S/P Avance“  
**Carl Nielsen,**  
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

Skibsmæglere

**AALBORG.**

Telegr.-Adr.: „Maritime“.  
Telefon Nr. 1000.

**Th. Simonsens Eftl.**

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde  
udføres.

Lanterner med Certifikat.

**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**

Telf. Blikkenslager. 1103  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Peterburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Rugsælskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøv engang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**  
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*  
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

**A. Mou's Kæduksalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreeklivering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. O. S. og Industriforeningen.

## Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

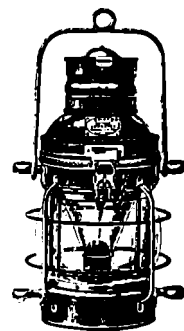
Nyeste Modeller til Motorbaade.

**Davey & Co., London Ltd.**

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acadv“, London.

Største Lager.



Anker-Lanterne  
Nr. 102.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.  
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Marstal**

**Staalskibshyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

## HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remiase fra Lossepladsen i Evropa til vore Bankiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



**A. Mou's Kæduksalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 82.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. December 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
Telefoner 1403 - 3063  
Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
Eneforhandler af  
Otto Schwades Damppumpe  
Høkes Kedler  
Higginsons selvsm. Lossehjul og  
Blokke  
Davis Farver - Bitumen Paint  
Slauger af Hør, Hamp, Gummi  
og Læder  
Manilla - Wirerope  
Redningskrandse og  
Redningsbælter.  
Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
Lagre for Export:  
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.  
Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Tekn. Maskinhandel.**



**Nic. Heimbürger**  
Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Niels Juelsgade 6.  
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr. Preisler**  
Kjøbmagergade 13.



Adr.: Toldbodvej 7, Mez.  
**Compositioner**  
Jern-, Staal- og Træskibbunde  
• • Leverandør til Flaaden • •

**A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**  
Indregistreret Varemærke



**Rustbeskyttende Farve**  
til  
Bunkers og Lastrum  
Telefon 5601  
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
og besørger  
telegrafiske Udbetalinger  
paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
hver Dag fra Kl. 10-5.

**Rahtjens originale Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
Nørregade 40. Kjøbenhavn  
Telefon 8210. Leverandør til Marinen.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**NORTH EASTERN MARINE**  
ENGINEERING Co., Ltd.  
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,  
Metalstøberi og Kobbersmedie.  
Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.  
Smedearbejde af enhver Art udføres.  
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Sextanter-Kompasser**  
Capt. Clausens  
Kontrolødbemaaler  
Eneforhandler for Skandinavien af  
Kelwins & James White's Instrumenter.  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
15 KØBMAGERGADE 15  
Undgaa Fejltagelse.



**Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.**  
Niels Jensen  
Vesterbrogade 25  
Telf. 6138  
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
uskedeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

**H. H. ADRIAN** — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres  
Specialitet: **Skibsklosetter.**

**Vilhelm A. Bang** Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe**  
Vesterbrogade 3 (Panoptikon). Tlf. H. 459 paa favorable Villkaar



# BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt  
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

En saa god som ny

## Uniformsfrakke

(Diplomatfaçon)

til D. F. D. F.'s Førere or billigt tilsalg hos

Enkefru Kruse,  
Faxe-gade 5 II.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

### Søfolks Effekter

forsikres bedst og billigst i  
Forsikringselskabet „Frejrr“,  
Garantikapital Kr. 100.000.  
Holbergsgade 22, Kbhvn.

## Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.  
1912. Befarne — Begyndere —  
Kokke. 30 Kr. mdl.  
Nærmere ved  
Vilh. Rasch,  
Forstander.

## C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL  
Svendborg.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

## Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Monster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat reg-ton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.



## C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197

## Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampfougværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.

## S. Sørensen & Søn

Skibs- og Bådebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt III Fagel behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

## Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.



## RATIN

Stats-

anerkendt.

## Remingtons

Facturn- og Bogholderimaskine

skriver, adderer og subtraherer

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh K. Tel. 3662

## Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —  
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

## Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værktøst med jernstøberi, pladeværktøst etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsfabrikken. Telegram: „Værftet“.



## Den transportable Støvsuger

# NILFISK

bør findes i ethvert moderne indrettet Passagerskib til Rengøring af Saloner og Kabytter. „Nilfisk“ benyttes af Statsbanerne, Langelandsbanen, De sydfynske Jernbaner og mange lignende Institutioner.

Forlang Tilbud og Demonstration.

Fisker & Nielsen,

Falkoneralle 84.  
København F.

Tlf.

8622—8655.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erlndring.

## Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart\*).

Paa Fællesrepræsentationens Møde den 7. December 1912 blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1) Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Tillægsbestemmelser til Reglement og Takster for Lodsninger for Esbjerg, Frederikshavn—Hirsholmene, Helsingør og Nyborg Lodserier. — Skrivelsen toges til Efterretning.

2) Skrivelse fra Samme med Andragende fra Bestyrelsen for Nyord Havn om Statstilskud til Opnudring af Havnen (2. Behandling). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3) Skrivelse fra Samme angaaende en eventuel Aflysning af Sejladsen over et nærmere betegnet Areal af Middelfrunden. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4) Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om en tidssvarende Belysning af Falske Bolsaks i Storebælt. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 12. December 1912.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

I Anledning af Hjemsendelse fra Japan af en nødlidende dansk Sømand, har Udenrigsministeriet fra en med de derværende Forhold velkendt Konsul modtaget en Rapport i hvilken det bl. a. udtales, at det er aldeles umuligt for hvide Søfolk at faa Arbejde i Land i Japan og særdeles vanskeligt for dem at faa Hyre paa Skibe der.

En dansk Sømand, som lader sig afmonstre eller rømmer fra sit Skib i Japan og som ikke har Penge til Hjemrejsen, er derfor udsat for at maatte søge at bjerge Livet ved Belleri eller Løsgængereri.

Dette er meget vanskeligt, navnlig paa Steder, hvor den europæiske Koloni er faatallig, og det er meget uheldigt ogsaa for Kolonien, fordi det skader dennes Omdømme blandt Japanerne.

Det er saaledes en stor personlig Risiko der løbes ved uden tilstrækkelige Midler at forlade sit Skib i japanske Farvande, og det samme er sikkert Tilfældet for alle ostasiatiske Pladsers Vedkommende.

Lodsmanglen i Keiser Wilhelm Kanalen. Den nautiske Forening i Kiel har, i Følge »Das Schiff«, fornylig haft Lejlighed til at beskæftige sig indgaaende med Spørgsmaalet om Manglen paa Kanallodser. Dette var foranlediget ved de store Tidstab, som Damperne havde lidt, særlig i September Maaned d. A., hvor det i mange Tilfælde havde drejet sig om Ophold paa 16 Timer. I Løbet af de sidste Uger er Lodspersonalets Antal blevet forøget til 133, uden at det dog har kunnet afhjælpe Manglen. Kanalbestyrelsens Præsident har nu meddelt, at Ønsket om Ansættelse af Hjælpeodser ikke kan imødekommes, fordi det er vanskeligt at faa passende Folk dertil, og disse heller ikke hurtigt nok er til at faa fat paa, naar deres Hjælp kræves. Dertil kommer desuden den Omstændighed, at den Slags Folk ikke byder tilstrækkelig Garanti for Lodstjenestens Sikkerhed, fordi Arbejderne ved Kanalens Udvidelse daglig medfører Forandringer i Farvandet, som man kun kan lære at kende ved uafbrudt Fart gennem samme. Et nyt Forslag fra Formanden for Kanalbestyrelsens Side gaar nu ud paa at ophæve Lodstvangen for saadanne Dampere, hvis Førere er fortrolige med Kanalarten. Kanalbestyrelsen forlanger imidlertid, at Rederne overtager hele Garantien for den Skade, der mu-

ligvis kan ske. Kiels nautiske Forening har overvejet dette ny Spørgsmaal grundigt i et fornylig afholdt Møde. Foreningen kom imidlertid til det Resultat, at man hverken fra et nautisk eller juridisk Standpunkt saa en Mulighed for at kunne anbefale Rederierne at gaa ind paa dette ny Forslag. Man kan ikke forlange, at Skibsførerne skal være bedre underrettet om de Farer, som frembyder sig ved en Fart gennem Kanalen, end de forlangte Hjælpeodser, og for Rederierne kan Ansvaret vokse til en uoverskuelig Højde. Herved maa det ikke overses, at deres Skibe ved eventuelle Kollisioner med andre Skibe, som sejler under Lodstvang, i Følge Soloven, ogsaa kan drages til Ansvar for de Skader, som opstaar herved.

Fra St. Petersburg skrives til os:

Ekspeditionen i Kronstadt og St. Petersburg. Som det var at vente er Opholdene for Skibe i Kronstadt og St. Petersburg blevet længere og længere, der er saaledes Skibe, som har brugt 17 Dage fra Ankomstdagen paa Kronstadt Red, til de kom paa Lasteplads i St. Petersburg i dette Efteraar.

Mange har i den senere Tid sluttet deres Skibe til St. Petersburg i Stedet for til Kronstadt i Haab om der at faa hurtigere Ekspedition. Men Tiden for Losning i St. Petersburg er omtrent den samme som i Kronstadt, da Mangelen paa Lægttere er lige stor begge Steder.

Kun er de fleste Skibe, der er sluttet her til St. Petersburg, stillet saaledes, at deres Tid tæller Dagen efter Ankomsten, medens Tiden i Kronstadt for de fleste først tæller, efter at Skibet er kommet ind i Havnen paa Losseplads.

Overliggedagsgodtgørelsen for Skibe i St. Petersburg er imidlertid som Regel ringe, c. 20 £ for en 3,000 Tons Baad, og dette er jo intet i Forhold til de gode Tider.

Mange Skibe har brugt op til 10 Dage om Losning i St. Petersburg.

Men ikke nok med at det kniber med Lægttere, Lægterfolkene synes ogsaa at være fuldstændig eneraadende, og er efterhaanden blevet saa forvænt med Drikkepenge, at de daarlig kan tilfredsstilles.

Mærker de, at det kniber for at faa udlosset inden Aften, gør de alle de Knuder de kan, idet de ustandselig forhaler deres Lægttere under det Paaskud, at Lægteren ikke taaler at faa ret meget Last paa et Sted ad Gangen.

Men faar de saa deres Drikkepenge, er det forbausende saa meget Lægteren pludselig kan taale.

Her var i Efteraaret et Skib, som skulde gores færdigt en Lørdag Aften. Kl. 5, som er den Tid, hvortil der paa den Tid arbejdedes, nægtede Lægterskipperen at modtage mere Last, skønt der kun var c. 5 Tons igen i en af Skibets Laster.

Stevedoren bød nu Manden 25 Rubler, for at han skulde modtage disse 5 Tons, men denne Fyr forlangte med den største Frækhed 50 Rubler, og da Stevedoren heldigvis var saa fornuftig ikke at betale ham saa meget, maatte Løsningen indstilles, og Skibet ligge med sine 5 Tons til Mandag Morgen.

Det var vist gavnligt for Skibsfarten her om Agenter og Købmænd saa vel som Stevedorer forhandlede direkte med Ejerne af Lægterne i Stedet for at betro sig til disse halvvilde Lægterskipperne.

H. P. H.

Vi har modtaget følgende:

Stuverforholdene i Trapani. Fra Tid til anden har man med Interesse læst Artikler af Skibsførere i *Dansk Søfartstidende* angaaende saakaldte Optrækkerier paa forskellige Pladser. I Haab om at disse Linier angaaende Forholdene i Trapani maa læses paa samme Maade af ærede Kolleger, tillader vi undertegnede os derfor at meddele følgende:

\*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Der har i Trapani hidtil været betalt efter en temmelig høj Takst for Lastning af Skibe. Ikke desto mindre har Købmændene her i Aar fundet paa yderligere at forhøje Taksten, og sat den op til 39 Lire pr. 100 Tons. En ny Mand, M r. C a s s i a, er imidlertid optraadt paa Pladsen, og har tilbudt at udføre det samme Arbejde for 18 Lire, men da Købmændene helst ser, at Skibsførerne benytter deres Stuvete, har de, tvunget af Forholdene, ogsaa lastet vore Skibe for 18 Lire; dog har de højt og helligt lovet os, at de skal faa indført en Klausul i Certeparterne, der tvinger os til at benytte Købmændenes Stuvete. Vi tillader os derfor at henlede ærede Rederes og Kollegers Opmærksomhed paa at de ved Undertegningen af Certeparter nøje bør paase, at en saadan ny Klausul ikke bliver indført, da det uden Tvivl vil betyde en større Udgift for Skibene.

Trapani, den 1. December 1912.

J. J. Stærke,

»Naula«

M. S. Mortensen,

»Maagen«

alle Skibe af Marstal.

C. Raahauge,

»Hosanna«

M. C. Hansen,

»Yrsa«

Fra Inspektøren for Bureau Veritas har vi modtaget følgende:

Da D'Hrr. H. Ipsen i Svendborg og S. Gylдинг i Vejle med Udgangen af dette Aar trækker sig tilbage fra deres Stillinger som Ekspert for Distrikterne Fyn og Jylland, vil følgende Ordning efter Administrationens Beslutning blive indført fra 1ste Januar 1913 at regne. Som Ekspert for Svendborg Distrikt, indbefattende Fyn, Thuro, Taasinge og Langeland med tilliggende Øer, ansættes forhenværende Skibbygmester af Thuro N. P. Petersen med Bopæl i Svendborg. Indtil videre er Postadressen Thuro. Telegramadresse: Veritas-Thuro.

Som Ekspert for Øen Ærø ansættes fhv. Skibbygmester L. J. Bager, med Bopæl i Marstal. Telegramadresse: Veritas-Marstal.

Som Ekspert for Jylland ansættes fhv. Skibbygmester, Havneinspektør O. Friis, med Bopæl i Aalborg. Postadresse: Aalborg. Telegramadresse: Veritas-Aalborg, til hvilke Herrer alle Anmodninger om Besigtigelser etc. fremtidig vil være at rette.

Julefester for danske Søfolk i Udlandet. Ved de danske Sømandskirker i London, Hull, Newcastle, Hamburg og Libau træffes nu Forberedelser til Julefester for Søfolk, for hvem en hjemlig Julefest i det fremmede spiller en stor Rolle. Pastor Storm, Kastelet, modtager med Tak Gaver til Festerne.

Skibsfarten paa Archangel aabnedes i Aar senere end sædvanlig, nemlig den 4. Juni, af den norske Damper »Modiva«, og sluttedes den 25. Oktober (ny Stil) med den hollandske Damper »Sophie H«s Afgang. I Løbet af disse fire Maaneder og 20 Dage har Havnen været besøgt af 416 fremmede Dampere, nemlig: 107 norske, 104 britiske, 72 tyske, 44 svenske, 40 hollandske, 28 danske, 19 belgiske og 2 spanske.

De fremmede Sejlskibes Antal beløb sig til 10, nemlig 5 danske, 4 norske og 1 svensk.

Tallet af britiske Dampere foroges hvert Aar. I 1911 udgjorde det 80 og Aaret forud endnu færre.

Mellem de norske Sejlskibe var »Daghild« det største Sejlskibe, som nogen Sinde havde besøgt Archangel. Desværre forliste det totalt paa Vejen derfra til Australien paa Halvøen Kaninskaia, ved hvilken Lejlighed Kaptajnen, første Styrmand og fjorten Mand af Besætningen

drukuede. Desforuden forliste to britiske og en belgisk Damper i Hvidehavet, og der skete nogle Grundstødninger. (»Shipp. Gaz.«)

Efterlysning. Maskinmestrene H. H. Sørensen og L. V. A. Knudsen, Matros Lars Olsen Møller, Fyrbøderne Anton Torstensson og A. I. C. Søeborg, Kok Aage William Poulsen og Messedreng Peder Jessen, der i 1908 tilhørte Besætningen paa D. F. D. S.s Damper »Chr. Broberg«, som deltog i Redningsarbejdet efter Jordskælvene i Calabrien og paa Sicilien i 1908, vil ved Henvendelse til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, mod behørig Legitimation erholde udleveret den dem af den italienske Regering tildelte Mindemedalje, som hidtil forgæves er søgt tilstillet de paa-gældende.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland: Skibe, kommende fra smittede tyrkiske Havne, kan i Fremtiden efter Behag underkaste sig den Karantæne, som maatte være paalagt dem, ved Lazaretterne i St. Georges eller i Gouvino.

En Karantæne paa fem Dage — Overfarten ikke iberegnet — er blevet paalagt alle Skibe fra Havne ved Marmarahavet, d. v. s. for den asiatiske Kysts Vedkommende, Havnene fra Skutari (iberegnet) til Dardanellerne (ikke iberegnet) og for den europæiske Kysts Vedkommende Havnene fra Kavak til Gallipoli (begge iberegnet).

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 7. December. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 3,500 Kr. hos Firmaet Jansen & Co. for Bjergning af Damperen »Thistefos« af Kristiania, der paa Rejse fra Frederikshald til Danzig grundstødte Natten mellem 25. og 26. Marts udenfor Hammerhavnen paa Bornholm. (Ritz. Bur.)

Passeret Vrag. Føreren af D. F. D. S.s Dampskib »Frejr«, der ankom til Esbjerg den 5. ds. rapporterer, at han den 30. f. M. Kl. c. 9 Fm. paa 55° 16' N. Br. og 3° 53' 5 Ø. Lgd. passerede en Mast tilsyneladende fast med Rigningen eller til et Vrag. Masten vendte Toppen ned efter, var blaa og hvidmalet c. 2 Meter fra Rodenden og stak c. 3 Meter ud af Vandet.

Østasiatisk Kompagnis Motorflaade. Foruden de to c. 10,000 Tons Motorskibe, som Østasiatisk Kompagni har under Bygning hos Burmeister & Wain, har Kompagniet i Følge Ritz. Bur. overdraget dette Værft at bygge yderligere to Motorskibe paa c. 10,000 Tons, og et Fragt- og Passagermotorskib paa c. 7,000 Tons. Tre af disse Skibe skal afleveres i 1913 og de to sidste i Løbet af 1914.

Jernbanestrejke i England. London, 9. December. Paa Nordøstkysten af England strejker nu 6,000 Mand, og 80 Dampere ligger stille paa Tynesfoden. En Mængde Virksomheder, der beskæftiger et stort Antal Arbejdere, lukker nu af Mangel paa Kul. Det er bemærkelsesværdigt, at der blandt Publikum ikke er den ringeste Sympati for de Strejkende. (Ritz. Bur.)

Balkan krigen. Udenrigsministeriet meddeler, at den tyrkiske Regering har udstedt en Erklæring gaaende

ud paa, at Stenkul ikke længere betragtes som Krigskontrabande.

Tændt Lystønde. Marineministeriet meddeler: Lystønden »Rødsand S.« er atter tændt.

Udlagt Vraglystønde. 100 Meter Øst for en S. L. V.  $\frac{1}{2}$  V. for Moens Fyr i c. seks Somils Afstand sunken Galease, er der udlagt en Vraglystønde, visende grønt i Blink hvert femte Sekund.

Konsulatvæsnel. Den 5. Oktober er dansk Vicekonsul i Danzig R. Marx blevet udnævnt til Konsul sammesteds. Samtidig er Vicekonsulposten i Danzig blevet nedlagt.

## Tysk Søretsdom.

Ved Søretten i Lübeck behandlede den 1. ds. en Sag om en Kollision mellem den danske Dampner »E. M. Dalgas« og nogle svenske Sejlskibe i Swinemünde Havn. »E. M. Dalgas« havde løstet Kul i Swinmünde og kom den 9. September d. A. efter endt Losning ud af Inderhavnen, Skibet blev svajet rundt af en Slæbebaad. Strømmen var udadgaaende, Vinden vestlig. Efter Lødsens Forklaring gik Dampneren kun for halv Maskinkraft fra Kulhavnen over paa Østsiden. Da Dampneren var tværs af den lige overfor Færgelejet liggende Petroleumsbøje, bemærkede Lødsen forude en Sejlers røde Lanterne.

Det viste sig senere at være Skonnerten »Nore« af Djupekas. Lødsen havde antaget Sejleren for at være for indgaaende og i Færd med at krydse sig op, idet alle Sejl med Undtagelse af Gaffeltopsejlet var sat. I Overensstemmelse med Søvejsreglerne skulde han passere bag om Sejlerens Hæk og beordrede derfor Roret Bagbord. Da han nærmede sig, bemærkede han imidlertid, at Sejleren ikke gjorde Fart fremad. Nu vilde det dog have været umuligt for ham for Styrbords Ror at komme foran om Sejleren, han forsøgte derfor at gaa mellem denne og nogle Fortøjningsstønder. Herved berørte Dampnerens Hæk Sejlerens, hvorefter Dampneren, forarsaget ved Sammenstødet, satte af fra Sejleren og tog Retning over mod Bolværket. Her laa flere Sejlere, der ogsaa blev beskadiget ved Kollision. Paa Dampneren lod man straks Bagbordsanker falde og lod Maskinen slaa fuld Kraft »Bak«. Det var imidlertid paa Grund af den korte Afstand ikke muligt at tage Farten af Dampneren, hvorfor den løb mod to ved Bolværket liggende Sejlere. Den satte atter af fra disse to Sejlere, ramte en tredje og løb sluttelig ind i en fjerde bag denne sidste liggende Sejler, saaledes at den sank i Løbet af 10 Minutter. En femte Sejler fik Klyverbommen brækket.

Søretten fandt paa Grund af det foreliggende Materiale, at Sammenstødet skyldtes Lødsen, der ved at udvise større Opmærksomhed havde været i Stand til at bemærke, at »Nore« ikke krydsede sig op. Han havde ogsaa burdet gaa med langsom Fart i Stedet for halv Kraft, og burde have mindsket Farten og ladet Ankeret gaa for, efter at Sammenstødet havde fundet Sted. Endelig havde han forbrudt sig mod Søvejsreglerne ved ikke ved ét Stød i Dampflojten at angive, at han drejede til Styrbord.

## Engelsk Søretsdom.

Den 30. f. M. afsagdes ved Kings Bench Ret Dom i en Sag, i hvilken Dampskibsselskabet af 1896 (Firmaet C. K. Hansen, Kjøbenhavn) som Redere for Dampskibet »Vordingborg« sagsøger Venesta, Ltd., Eastcheap til Betaling af £. 140 i Liggedagsgodtgørelse for syv Dage. Certepartiet, som var indbefattet i Konnossementet, der er dateret 12. Oktober 1911, foreskrev, at Skibets Last, der bestod af 5,395 Stykker Bjælker og 10,093 Stykker rundt Træ, skulde føres fra Petersborg til Millwall Dock, London, for en Lumpsum af £. 1,060.

Klausul 3 i Certepartiet indeholdt en Bestemmelse om, at Lasten skulde indtages i Løbet af 6 Arbejdsdage og losses med sædvanlig Hastighed. Skulde Dampneren blive opholdt, skulde der betales £. 20 pr. Dag i Liggedagsgodtgørelse. Medens Skibet var undervejs skrev de Indstævnte imidlertid til Rederiet, at hvis det gav sit Samtykke til, at Dampneren maatte losse paa Floden i Stedet for i Dok, vilde de være villige til at betale for en hvilken som helst Forsinkelse, der maatte blive en Følge heraf.

Dampneren ankom den 1. November og paabegyndte Løsningen den samme Dag. Den 11. November Kl. 4 var Løsningen tilendebragt og havde saaledes i alt vareet 10 Dage og  $5\frac{1}{2}$  Time. Rederiet paastod nu, at Skibet i Dok kunde have været udloset i Løbet af fire Dage og fordrede derfor Liggedagsgodtgørelse for syv Dage. De Indstævnte fremhævede imidlertid, at Skibet var blevet udloset lige saa hurtigt paa Floden, som det kunde være bleven i Dokken, fordi der paa det paagældende Tidspunkt var fuldt af Skibe i Dokken, og Bjælkerne ydermere var vanskelige at haandtere. De Indstævnte havde i Retten deponeret £. 60, og dette fandt Dommeren var tilstrækkeligt. Der afsagdes Dom i Overensstemmelse hermed.

(»Shipp. Gaz.«)

## Marcq St. Hilaire Methoden.

Fra 1ste Styrmand P. G. C. Petersen paa »C. F. Tietgen« har vi modtaget følgende:

Da der jo er skrevet en hel Del angaaende ovennævnte Metode og endog fornylig er udkommet en speciel Tabel til Brug ved Beregningen, kan det maaske interessere dem, som i særlig Grad har lagt sig efter denne Maade at finde Stedlinien paa at vide, at der findes endnu en anden kortfattet Løsning af samme Problem og hvortil kun kræves en trigonometrisk Tabel, nemlig Tabellen over naturlige halve sinus versus og Logaritmerne af samme.

(Den trigonometriske Størrelse »halve Sinus versus« kan defineres paa følgende Maade:

$$\text{halve sinus versus } x = \frac{1}{2} \sin. \text{vers. } x = \frac{1}{2} (1 - \cos x) = \sin^2 \frac{1}{2} x.$$

Halve sinus versus bedder paa engelsk half versed sine og forkortes i Praksis til Benævnelsen »haversine«, hvilket Udtryk er benyttet i det følgende.)

Formlen modtog jeg for nogen Tid siden fra U. S. Navy Department i Washington, og jeg skal her gengive en Del af den modtagne Skrivelse.

Mr. G. W. Littlehales Formel.

Zenith Distancen, som det observerede Himmellegeme har i Observ.-Øjeblikket i en antaget geografisk Position, kan med Lethed beregnes efter følgende Formel af »Haversines«, hvori der ingen Tvivl kan fremkomme med Hensyn til algebraiske Tegn for Størrelserne og kun kræver Brugen af en trigonometrisk Tabel:

$$\text{hav. } Z = \text{hav. (Co. Brd. - Pol. D.)} + (\text{hav. (Co. Brd. + Pol. D.)} - \text{hav. (Co. Brd. - Pol. D.)}) \cdot t$$

hvor Z er Zenith Dist. og t er Timevinklen.

Denne Formel udtrykker Forholdet mellem de tre Sider og en Vinkel i en sphærisk Trekant og kan benyttes med lige stor Lethed til at beregne Værdien af en hvilken som helst af Vinklerne i Trekanten, naar de tre Sider er givet eller én af Siderne naar de to andre Sider og den mellemliggende Vinkel er givet.

Eksempel: Til Søs, om Fm. den 18de Maj 1879, eft. Best. paa 41° 30' 0" N. Brd. og 33° 39' 30" V. Lgd., Grw. Skl. 21 T. 46 M. 38 S., N. Dekl. 19° 30' 46", Medium af en Række obsv. Højder a. — gav c. c. Hd. 29° 50' 5" og følgelig Zenith Dist. 60° 9' 55". Løsningen bliver da følgende:

Grw. Skl. 21 T. 46 M. 38 S. Brd. 41°30'0" N. Dekl. 19°30'46"  
V. Lgd. i Tid 2 T. 14 M. 38 S. Co. Brd. 48°30'0" Pol. Dist. 70°29'14"  
Skl. omb. 19 T. 32 M. 0 S. = t.  
Azimuth N 89°36' D.

Sum af Co. Brd. og Pol. D. = 118°59'14" . nat. hav. = 0.74231  
Diff. mellem Co. Brd. og Pol. D. = 21°59'14" . nat. hav. = 0.03637

(Diff.) nat. hav. A = 0.70594

Log. hav. A = 9.84877

Log. hav. t = 9.48378

(Sum) Log. hav. B = 9.33255

nat. hav. B = 0.21506

nat. hav. (Diff. Co. Brd. og P. D.) = 0.03637

(Sum) nat. hav. Z = 0.25143

Beregnet Z = 60°11'15"

Observeret Z = 60° 9'56"

Forskell 1'20"

som Steillinien skal flyttes nærmere til det observerede Himmellegeme. Dette kan gøres enten ved Konstruktion i Kortet eller ved Hjælp af Trekanttabellen.

Om de eventuelle Fordele ved denne eller hin Metode skal jeg ikke udtale mig, men nøjes med at bemærke, at en Række anstillede Observationer af saavel Sol som Stjerner, beregnet efter ovenfor fremsatte Metode gav nøjagtig samme Resultat som efter Beregning ved Hjælp af Martelli's Tabeller.

Angaaende »Haversine« Tabellen tror jeg nok, at den mest fuldkomne af disse Tabeller findes i »Bowditch useful Tables from the American Practical Navigation«. Den udgives af U. S. Hydrographic Office og koster \$ 1,25, men vil muligvis i en nær Fremtid udkomme som Særtryk og saaledes blive billigere.

P. G. C. Pedersen.

## Forslag til Lov

Ændring i Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

(Fremsat i Landstinget den 6. December 1912.)

### § 1.

I § 2 i Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 indføjes efter Litra s. som nyt Litra t.:

»Det skal være forsynet med de af Ministeren for Handel og Søfart foreskrevne Lægemidler, jfr. Soloven af 1. April 1892 § 26, hvorhos det af Ministeren for Handel og Søfart kan bestemmes, i hvilke Tilfælde der paa Skibet skal være ansat Skibslæge og Sygepasser samt være indrettet Hospital.«

### § 2.

Til § 4 i den i § 1 nævnte Lov tilføjes som nyt Punktum: »Er Fartøjet 100 Tons eller derover, skal det endvidere være forsynet med de nødvendige Hjælpemidler til selvstændig Deltagelse i Navigeringen.«

Til samme Paragraf føjes som 2det Stykke:

»Nærmere Forskrifter med Hensyn til de Fordringer, der kunne stilles i Henhold til denne Paragraf, fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.«

### § 3.

I § 6, 3die Stykke, i den i § 1 nævnte Lov indføjes efter Ordet »Fartøjet«: »samt for Skibe og Fartøjer, som ere under 5 Tons.«.

Til samme Paragraf føjes som 4de Stykke:

»I Tilfælde, hvor Opnaelse af Overenskomst med andre Nationer om Gensidighed med Hensyn til Regler angaaende Sikkerhed paa Søen maatte gøre saadant nødvendigt, kan Ministeren for Handel og Søfart for de i § 1 nævnte Skibe og Fartøjer, for saa vidt disse fare paa de paagældende Nationers Havne, træffe Bestemmelser, der i enkelte Henseender indeholde videregaaende Krav, end nærværende Lov i øvrigt foreskriver.«

### § 4.

I § 7 i den i § 1 nævnte Lov affattes Litra b. saaledes:

»b) een Gang hvert Aar, dersom det beforder over 12 Passagerer, og ellers een Gang i Løbet af hvert andet Aar.

Dog kan det i saa Fall af Ministeren for Handel og Søfart bestemmes, hvorvidt og til hvilken Tid de i denne Lovs § 10, 2det og 3die Stykke, nævnte Eftersyn ville være at foretage ogsaa i de mellemliggende Aar.«

### § 5.

2det Stykke i § 30 i den i § 1 nævnte Lov affattes saaledes:

»Ved »Dæksfartøj« forstås ethvert Fartøj, der i Folge Fartøjets Maalingsdokument i hele sin Længde ved Dæk er beskyttet mod Søens Indtrængen.«

3die Stykke i samme Paragraf affattes saaledes:

»Ved »Indskrænket Fart« forstås den i Søværningsloven som saadan betegnede Fart.«

### § 6.

Til § 31 i den i § 1 nævnte Lov føjes som 3die Stykke:

»Regeringen bemyndiges derhos til ved kgl. Anordning at træffe Bestemmelser om Tilsynet med danske Skibe og Fartøjer, som arbejde i eller fare mellem Havne eller Steder udenfor Kongeriget.«

### § 7.

Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges til samtidig med nærværende Lovs Stadfæstelse at lade Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909, ændret saaledes som nærværende Lov medfører det, optrykke og bekendtgøre som »Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.«

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Ved Lov Nr. 2 af 3. Januar 1911 gennemførtes en Række Ændringer i Dampskibstilsynsloven af 13. Februar 1903, af hvilke største Delen alene tilsigtede at sikre, at de for danske Skibe gældende Forskrifter kunde opnaa Anerkendelse hos sandaane Stater, som have indført Kontrol med udenlandske Skibe, som anløbe deres Havne.

Efter at Forhandlinger om saadan Anerkendelse med forusket Resultat ere blevne førte til Ende med saavel England, som Frankrig, har Regeringen ment i Sejlskibstilsynsloven at burde søge gennemført tilsvarende Ændringer til de i fornævnte Lov af 3. Januar 1911 indeholdte og har i denne Anledning udarbejdet nærværende Lovforslag, der endvidere rummer nogle mindre Ændringer sigtende til dels at indføre større Ensamthed i Reglerne for de tvende Grøne af Tilsyn med Skibe, dels at indføre enkelte nye Bestemmelser, til hvilke der i det siden Emanationen af Sejlskibstilsynsloven af 14. Maj 1909 forløbne Tidsrum har vist sig at være Trang.

Med Hensyn til Lovforslagets enkelte Bestemmelser bemærkes følgende:

### Til § 1.

Den under Litra t. foreslaaede Bestemmelse er enslydende med Bestemmelsen i § 1, Litra v. i den ovenfor nævnte Lov Nr. 2 af 3. Januar 1911. Bestemmelsen om Læge-, Sygepleje- og Hospitalsforhold er medtagen paa dette Sted nærmest med Skole-Sejlskibe for Øje.

### Til § 2.

Allerede ved Skrivelse af 27. Oktober 1903 henledte Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, under Henvisning til Udviklingen af Farten med større søgaaende Lægttere, Indenrigsministeriets Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at der i Søværningsloven indførtes Bestemmelser om visse nautiske Kvalifikationer hos Forerue af saadanne Fartøjer, og efter at den samme Tanke paany er fremdraget fra forskellige Sider under Forarbejderne til en Revision af bemeldte Lov, har man fundet det rettest at foreslaa en saadan Udvidelse af Reglerne i Sejlskibstilsynslovens § 4, at der til sin Tid ad administrativ Vej vil kunne udfærdiges Bestemmelser om større søgaaende Lægtteres Forsyning med de nødvendige nautiske Hjælpemidler.

### Til § 3.

Da det hyppigt maa findes ønskeligt at tilstaa Afgivelser fra Tilsynslovens Forskrifter netop for saa vidt angaar meget smaa Fartøjer, vil det formentlig være rettest, at der ved Indførelsen af en Tonnagegrænse som den i § 3, 1ste Stykke, foreslaaede aabnes Adgang til at fastsætte almindeligt gældende Lempelser for saadanne Fartøjer.

Den under § 3, 2det Stykke, foreslaaede Bestemmelse er enslydende med Bestemmelsen i § 4, 2det Stykke, i oftævnte Lov af 3. Januar 1911.

### Til § 4.

De ved § 4, 1ste Stykke, foreslaaede Bestemmelser tilsigte for Syn af Sejlskibe at tilvejebringe de samme Grundregler, som ere givne for Syn af Dampskibe ved § 5 i oftævnte Lov af 3. Januar 1911.

## Til § 5.

Det har vist sig, at der efter Sejlskibstilsynslovens Definition af Dæksfartøjer vil kunne komme Tilfælde frem, hvor man vanskelig kan drage et for den politimæssige Kontrol med Lovens Overholdelse tilstrækkelig skarpt Skel mellem delvis dækkede Fartøjer og Fartøjer med Heldæk. Paa Grundlag af Fartøjernes Maalingsdokumenter vil man derimod uden Vanskelighed kunne afgøre, hvorvidt et Fartøj er at anse som Dæksfartøj eller ej.

Den i § 5, 2det Stykke, foreslaaede Affattelse skyldes den Omstændighed, at man formentlig staar overfor en Revision af Søneringsloven (Lov Nr. 40 af 25. Marts 1892). Man har da anset det for rettest, at det af Lovteksten klart fremgaar, at Tilsynslovgivningens Grænser for den »Indskrænkede Fart« ere bestemte ved den til enhver Tid gældende Søneringslov.

Den i § 8, 3die Stykke, foreslaaede Bestemmelse er enslydende med Bestemmelsen i Dampskibstilsynslovens § 31, 6te Stykke.

## Til § 6.

Den foreslaaede Bestemmelse er enslydende med Bestemmelsen i § 11 i oftnævnte Lov Nr. 2 af 3. Januar 1911.

## Til § 7.

Det vil formentlig findes praktisk, at Sejlskibstilsynsloven optrykkes med de i nærværende Forslag indeholdte Ændringer.

## Fragtmarkedet.

Gennemgaaende viser Markederne atter lidt Tilbagegang i Ugens Løb, og de vil sandsynligvis, de sædvanlige Smaaavingninger undtaget, vise mere eller mindre Floyhed Maanedens ud. Den almindelige Anskuelse er imidlertid, at vi paa den anden Side Nytaar vil se stabilere Forhold. Den paa Englands Østkyst udbrudte Jernbane- og Havnearbejder-Strejke kommer ret ubelejligt og vil tilføje de fra Tynedistriktet sluttede Skibe en Del Ophold og Tab, men forhaabentlig vil Strejken ikke blive af lang Varighed eller brede sig. De amerikanske Markeder, baade U. S. og Sydamerika, er dem, der holder sig bedst, ja La Plata er endog bedre end for en Uge siden, medens for Staternes Vedkommende egentlig kun Kornfragterne viser lidt Nedgang for senere Afskibninger. Der sluttedes i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Østen etc. Korn fra Australien 42/6 U. K. eller Kontinentet pr. Januar—Februar. Soyabonner Wladivostok/U. K. Kontinentet eller Kjøbenhavn 37/6 pr. Januar. Palmekærner Madras Kysten 35/6 til Marseille. Fra Bombay 23/6 Dødvægt til U. K. eller Kontinentet (to Havne, Frankrig ekskluderet).

Sortehavet etc. Korn fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa 10/6 udsøgt Havn, 11/ Hamburg eller Wesceren. Novorossisk 12/ N. C. 12/6 Hamburg. Kustendie/Vestitalien Fres. 15¼ én. 15¾ to Lossehavne. Sulina/Rotterdam 10/9. Antwerpen 11/. Erts Nikolajeff/Rotterdam 8/9 (7.000 Tons Baad med 2.500 Tons daglig Lastning og Losning). All pr. prompt.

Middelhavet. Salt Torrevicja/Rangoon 11/ (5.800). Esparto Nordafrika/Firth of Forth 16/6 à 17/. Erts 6/7½ La Goulette/Tyne eller West Hartlepool, 7/ Rotterdam, 5/6 Hornillo/Cardiff. 8/ Dunkerque. 7/3 Arzew/Middlesbro, 6/6 Carthagena/Rotterdam, 7/6 Dunkerque, 6/6 Algier/Tyne Dock. Fra Bilbao er Raterne 5/7½ Cardiff, 6/9 Glasgow. 7/4 Calais, 5/10½ Rotterdam.

Nordamerika. Tungt Korn fra Northern Range 3/4½ à 3/6 til udsøgt Havn pr. Januar. 1½ d. ekstra Hamburg, 5/6 Middelhavet (to Lossehavne). Bomuld fra Golfen omkring 60/ à 62/6 Liverpool eller Bremen. Paa Netto Charter 21/6 U. K. eller Kontinentet, 23/ à 24/ Danmark. Tommer 132/6 Kontinentet og en Havn i U. K., 180/ à 185/ Buenos Aires. Paa Timecharter for Rejse over Allanten c. 10/ Levering U. S. Tilbagelevering Evropa, 6/3 à 6/6 Levering og Tilbagelevering denne Side.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet c. 21/6 O. C. (— 6 d. direkte Havn) pr. prompt. 23/ à 23/6 pr. Februar—Marts. En Del store Baade sluttedes fra Buenos Aires til c. 1/6 mindre. Bahia

Blanca sluttedes til 23/6 pr. 15. Februar—15. Marts. For Quebracho betalles 32/ fra Santa Fée/Colastine pr. Marts.

Østersøen. Der findes for Øjeblikket kun forholdsvist faa Kornlaster. Fra Reval kan faas 1/4½. Hvedebasis Rotterdam 1/6 London. Fra Lilau eller Windau 1/ à 1/¾ Rotterdam, 1/3 London, 1/6 Rouen. For Trælast noteres fra Riga 32/ D. B. til Grangemouth. c. 35/ til Grimsby eller Hull, 36/ London, 46/ Mersey, Hfl. 15 D. B. B. Holland, Fres. 40 Antwerpen. For Sukker fra tysk Østersøhavn betalles 7/ à 7/6 til London, 9/ Liverpool.

Kulfragterne. De sidst betalte Rater er som følger: Fra Cardiff 5/3 Calais (2.000), 9/6 Oporto (1.000), 7/6 Lissabon (3.500 med 500 Tons daglig Losning). Fres. 11½ à 11¾ Algier, 12½ Marseille, 10/6 à 10/9 Genua, 12/6 Venedig, 12/ Cyra, 11/ Port Said, 10/ Las Palmas, 18/ à 18/6 River Plate pr. December, 17/6 à 18/ pr. Januar.

(Skrevet den 10. December 1912.)

### Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverrig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene i det væsentligste uforandret fra sidste Uge, der er ikke noget Pres fra Befragternes Side, ligesom der kun er faa fragtledige Sejlere, saa at der i det hele kun gøres faa Forretninger og flere Skibe er oplagt.

Tyskland og Danmark har nogle, men ikke mange Kornlaster, for hvilke Befragterne foretrækker Dampere endog for smaa Partier. Østnorge ligger uforandret samt udbyder en Del Islaster for flere Rejser til England og Kontinentet, men de har ikke væsentlig Interesse, idet de tilbudte Fragtrater er for lave, specielt for Sommertiden. og Erfaringerne fra denne Fart taler ikke for saadan Placering. Fra Bottenhavene tilbydes flere Laster for næste Aar, og enkelte Redere har sluttet til Rater, der er lavere end ønskelig at begynde med, hvilket maa beklages.

Returfragter Vest fra holder sig uforandrede, og der er Laster nok af Kul, Clay og Foderstoffer for den fragtledige Tonnage. Kulfragter til danske og norske Havne er 10 à 11 £ pr. Keel.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland i sidste Uge været ret livlig og oplaget ikke saa faa Skibe for Rug og Havre; Stralsund sluttede saaledes for Rug til 6 M. og Gratifikation og for Havre direkte til Kjøbenhavn 7 M. Greifswald til Nysted for Rug 6¾ M. Endnu søges en Del Tonnage til lignende Rater; ogsaa fra Colberg noteres samme Rater; Rostock er som sædvanlig lavere stemt og hyder kun omkring 5¼ M. Af øvrige tyske Pladser kan af Interesse nævnes Stettin, Lübeck, Wismar, som alle synes noget fastere end for nogen Tid siden. Sverig er nærmest uforandret, hvad angaar Stenlaster; pressereder søges der ikke Tonnage; fra Sundhavnene noteres af Lervarer til Lübeck 4 M., Aalborg 3¾ Kr. samt enkelte Ladninger Kalkmel til Provinserne 14 Øre. Danmark er fra Provinserne knap med Byglaster; hvorimod der endnu er stadig Anvendelse for Skibe til Sukker til Kjøbenhavn. Kjøbenhavn har i den forløbne Uge været ualmindelig floy, og for denne Uges Vedkommende ser det ikke meget bedre ud; der sluttedes for Soyakager til Bandholm 13 Øre, Hampefrokager til Kjøge 12 Øre samt Hvede til Svendborg 12 Øre.

### Havarier og Forlis.

Blendaa, svensk Sildebaad, fuldlastet, kom den 4. ds. ved Indsejlingen til Skagenshavnen paa Grund paa Revlerne Vest for Havnen. Skibet kom med Assistance af 6 Motorbåde og Kuttere flot

og indbugseredes til Skagens Havn i læk Tilstand og med Tab af Ror.

Claudia, Barkskib af Marstal, er paa Rejsen fra Havre til Fort de France indkommet til Falmouth i læk Tilstand.

Færdør, Dpsk. af Kristiania, har paa Rejsen fra Kotka til Antwerpen med en Ladning Træ faaet en Del ovenbørs Skade samt mistet en Del Dækslast. Skibet reparerer her, for Rejsen fortsættes.

Enigheden, Galease af Marstal, er ved Alsodde blevet over-sejlet og indslæbt til Høbro med Stævnen knust.

En 3/m. Skonnert er strandet udfør Varberg. Svitizers assisterer. A. G. Nordenskjöld, Dpsk. (det gamle Ekspeditionsskib »Vega«), kom den 6. ds. efter endt Reparation under Forhaling hos Burmeister & Wain, med Fokkemasten i Kollision med Kulkranen. Fokkemasten styrtede ned og slog Skorstenen i Stykker, saa Skibet maatte atter slæbes ind til Værftet for Reparation.

Efter senere Bestemmelse er Skibet afgaaet til Faxø for at indtage Ladning til Reval, hvor en'elig Reparation skal foretages.

Nya Hermes, Dpsk. af Göteborg, kom paa Rejsen fra Aarhus til Helsingborg i Ballast paa Grund paa Besælden. Svitizers assisterede Skibet flot og ind til Helsingborg.

Dagny, Skonnert af Aarhus, grundstødt ved Kastrup, kom ved egen Hjælp flot; er tilsyneladende ubeskadiget.

Regona, Dpsk. af Frederiksstad, kom den 8. ds. paa Rejsen fra Kallundborg til Kings Lynn med Korn paa Grund paa Grønen i tæt Taage. Svitizers assisterede Skibet flot.

Atlas, Dpsk. af Stavanger, er paa Rejsen fra Stettin til Göteborg indkommet hertil for at reparere en Maskinskade.

Kristiania 10./12. Chr. Broberg, Mortensen, afg. Malaga 10./12. — Christian X, Holm, ank. hertil 10./12. — Christian sund, Andresen, ank. Stettin 11./12. — Dagmar, Bogvad, ank. Antwerpen 9./12. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 10./12. — Florida, Andersen, afg. New York 6./12. — Garonne, Kromann, afg. Rotterdam 10./12. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 4./12. — Hengest, Munck, afg. Riga 9./12. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 10./12. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 10./12. — Jolantha, Kylesbech, ank. hertil 7./12. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 9./12. — Kentucky, Andre- sen, afg. New York 7./12. — Kiev, Tonnesen, pass. Brunsbüttel 10./12. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 9./12. — Louise, Larsen, afg. Pflau 10./12. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 9./12. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 5./12. — Minsk, Harder, ank. Dunkerque 4./12. — Morso, Nellemann, ank. hertil 8./12. — Moskoy, Jon Jonsen, ank. hertil 4./12. — Nicolaï I, Jørgensen, pass. Portland 8./12. — Nordjylland, Soberg, ank. Antwerpen 10./12. — O. B. Suhr, Frisette, pass. Holtenu 10./12. — Omsk, Jacobsen, ank. Liban 7./12. — Oscar II, Hempel, afg. New York 5./12. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnethead 4./12. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 5./12. — Pregel, Iversen, afg. Bergen 10./12. — Saga, Hansen, ank. Riga 5./12. — Saxo, Müller, ank. Königsberg 9./12. — Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 8./12. for Bordeaux. Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 3./12. — Thyra, Dam, ank. hertil 9./12. — Tiber, Bech, afg. Neapel 9./12. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 8./12. — Tula, Therkildsen, ank. hertil 11./12. — Tyr, Thaning, afg. herfra 10./12. — United States, Gottsche, afg. New York 10./12. — Vendsyssel, Larsen, afg. Lissabon 7./12. — Viking, Tramp, ank. London 9./12.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem »Kjøbenhavn's Skibs-Salgs-Bureau« ved Charles Hvilsom er i disse Dage 3/m. Skonnert »Vera«, tilhørende Skibsreder H. Marius Petersen i Marstal, solgt til Kaptajn J. Persson i Brantevik. »Vera« er bygget 1900 i Sverig, maaler 150 Reg.-Tons, laster 285 Tons dw., og har Klasse 3.3.1.1. i fransk Veritas.

Gennem samme Firma er ligeledes Skonnert »Genius«, tilhørende Skibsreder H. C. Carlsen i Marstal, solgt til Kaptajn F. Sörensson i RÅA.

»Genius« er bygget i Marstal 1880 og maaler 150 Reg.-Tons, laster 285 Tons dw., og har Klasse 5.6.1.1. i fransk Veritas. Købesum Kr. 10,250.

## Fra Sø og Land.

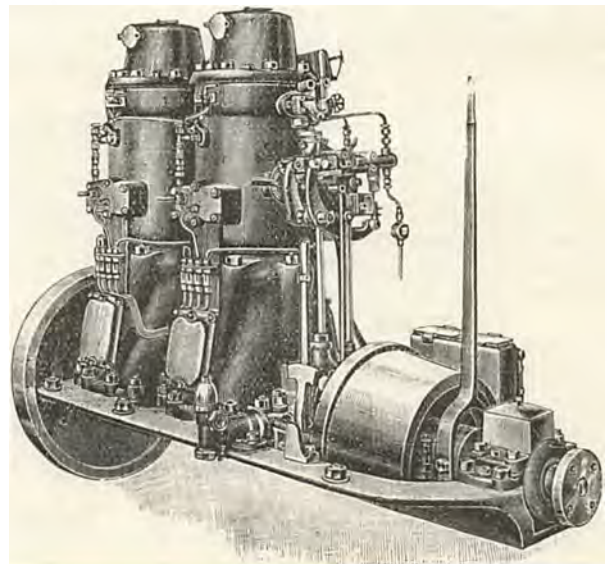
En farlig Oceanfart i et Vrag. En engelsk Fiske-damper »Kathleen« har for nogen Tid siden indbragt et tysk tremastet Skib »Weser« til den skotske Havn Campbeltown. Dette Skib var 65 Dage tidligere gaaet til Søs i de mexikanske Farvande. Ved Floridas Kyst fik »Weser« en frygtelig Storm, der fejede alle Masterne over Bord og forvandlede Skibet til et hjælpeløst Vrag. Pumperne maatte nu holdes gaaende uden Ophør for at holde Skibet flydende. Med et utroligt Besvær lykkedes det at faa sat Nodemaster op, saa Rejsen over Atlanterhavet kunde fortsættes. Det man anses som et Under, at det lykkedes Skibet at man over til de engelske Farvande. Af Drikkevand havde man kun opsamlet Regnvand, da Søen allerede i den Mexikanske Bugt havde skyllet Vandbeholderne over Bord; snart led man ogsaa Mangel paa Levnetsmidler. En fransk Damper, der mødte Vraget, afgav kun en Sæk med Tvebakker. Af denne magre Kost levede nu hele Mandskabet i en halv Snes Dage, til man mødte »Kathleen«, der under puany indtraadt stormfuldt Vejr antog sig Vraget og slæbte det ind til Campbeltown.

## Skibsefterretninger Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, pass. Lissabon 4./12. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 6./12. — Algarve, Borries, ank. Marseille 10./12. — Anglo Dane, Pape, ank. hertil 9./12. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. Dunkerque 9./12. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 5./12. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 25./11. — Arno, Fischer, pass. Dungeness 9./12. — Aurora, Gommesen, ank. Reval 9./12. — Baron Stjernblad, Sorensen, ank. Antwerpen 6./12. — Beira, Lunge, ank. hertil 6./12. — Bergehus, Meyer, ank. hertil 8./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank.



**Engelsk.** ————— **C. H. Funch,**  
British Vice Consul  
Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,  
**Toldbodvej 28, 1. Sal,**  
træffes 10—1.  
Telefon 4210. Privat Telefon Hellerup 1152



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkøndtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 600 HK. — Direkte omstyrbare.

Finrepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO. (Breit & Dahl).**

Reventlowsgade 28.

København.

Telefon 2868.

(Fortsættes Side 666.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

•Efterretninger for Søfarende omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Smil (Sm), Købelængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angives for Fyr, er angivet fra disse

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2027. Klokketønde ombyttet med Vintersmærke.** »Odense-Fjorde« og »Falske-Bolsak«, Kattgat. Følgende Klokketønde er ombyttet med Vintersmærker: 1) »Odense-Fjorde«. 55° 32' (25") N. Br. 10° 33' (53") Ø. Lgd. 2) »Falske-Bolsak«. 55° 43' (05") N. Br. 10° 43' (18") Ø. Lgd.

**2028. Lystønde atter tændt.** »Rødsand S.« Østersøen. Lystønden »Rødsand S.« er atter tændt. 54° 32' (48") N. Br. 11° 56' (23") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2818. Kjøbenhavn 1912.)

**2029. Vraglystønde udlagt.** Møen Fyr S. Østersøen. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 1/2 Sek., Morke 1/4 Sek., er udlagt 100 m Ø. fra Vraget af Galesen, der er sunket c. 6 Sm S. i. V. 1/2 V. fra Møen Fyr, som ligger paa 54° 56' 47" N. Br. 12° 32' 39" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2880. Kjøbenhavn 1912.)

**2030. Vrag borttaget. Omø-Rev. Omø-Sund. Smaalands-Farvandet.** Vraget af Galesen »Henriette«, der paa c. 300 m SSO fra den røde Spidstønde med Kost ved Omø-Rev. er borttaget og Afmærkningen inddraget. Spidstønden: 55° 11' (04") N. Br. 11° 11' (17") Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 163, 185, 221 og 251. Danske Løds, Side 533. Som.-Fort., Side 41.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2635. Kjøbenhavn 1912.)

**2031. Sømærke genopført. Månsøund Færøbro. Smaalands-Farvandet.** Stungen med den runde Skive paa Toppen paa S-Enden af Månsøund Færøbro er atter rejst. 54° 59' (42") N. Br. 11° 54' (03") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2250. Kjøbenhavn 1912.)

**2032. Sømærke forandret. Svendborg-Sund. Farvandet Syd for Fyen.** 1) Halmprikken Treense-Hage har nu 2 Halmviske. 55° 02' (04") N. Br. 10° 40' (02") Ø. Lgd. 2) Den Ø-figete Halmprík paa Øre-Flak har nu 2 Halmviske. 55° 03' (24") N. Br. 10° 38' (27") Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 221, 237, 238, 243 og 251. Som.-Fort., Side 49 og 50.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2697. Kjøbenhavn 1912.)

### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt

**2033. Vrag. Utlængen SØ. Østersøen.** Den 1ste December d. A. er Vraget af en Skonært med Masterne noget over Vandet observeret paa 55° 50' N. Br. 16° 15' Ø. Lgd. Vraget vil blive eftersøgt.

**2034. Klokketønde ombyttet for Vintren. Britterna. Gotland Ø-Kyst. Sverrig.** Britterna Klokketønde er midlertidig ombyttet med en sort og hvid Stage. 57° 27' N. Br. 19° 03" Ø. Lgd.

**2035. Fyr tændt. Stora Sottunga. Alands Distrikt. Bottniske Bugt. Finland.** 1) Paa den Tjurggrund er tændt et Fyr, der viser grønt Et-Lyn fra N. 50° Ø. til S. 13° Ø., afvekslende hvidt og rødt. Lys derfra til S. 2 1/2 Ø., rødt Et-Lyn derfra til S. 45° V., grønt Et-Lyn derfra til S. 80° V., afvekslende hvidt og rødt. Lys derfra til S. 88 1/2° V., rødt Et-Lyn derfra til N. 50° V., Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt Lys, 3 1/2 Sm for rødt og grønt. 60° 06" N. Br. 20° 41' Ø. Lgd.

2) Paa S-Kysten af Stora Sottunga, paa Dampskibsselskabet Burös Bro, er tændt et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyslet er grønt fra N. 45° V. til S. 75° Ø., hvidt derfra til S. 62° Ø., rødt derfra til V. Fyret brænder kun, naar Selskabets Dampere ventes. 60° 06" N. Br. 20° 41" Ø. Lgd.

**2036. Fyr forandret. Urregrund. Lovisa. Finske Bugt.** Da Lysgrænsen S. 6° Ø. i Ur-

**2059. Tønde udlagt. Washaback River. Cape Breton Island Ø-Kyst.** En rød Spirtønde er udlagt ud for Campbell Point. 46° 01' 35" N. Br. 60° 51' 28" V. Lgd.

**2060. Fyr tændt. Tender udlagt. Lamalin Harbor. Newfoundland S-Kyst.** Ved Lamalin Harbor er tændt 2 røde, faste Ledelyr, som holdt overet i Pejling N. 13° V. leder ind til Indhavnen. Flammens Højde: 10 m og 7 m. Afstanden mellem Fyrene er 146 m.

En rød Spirtønde er udlagt i 7 m Vaad c. 30 m SV. fra Eastern Shoal paa Ø-Siden af Indløbet.

En sort Spirtønde er udlagt i 2 m Vaad c. 36 m NØ. for Allan Rock. Havnen benyttes kun af mindre Fartøjer. Allan Rock: 46° 51' 30" N. Br. 55° 48' 00" V. Lgd.

**2061. Nedlæggelse af Ledelyr udsat. Boston Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** South Boston Ledelyr og Spectacle Island Ledelyr vil ikke blive nedlagt før c. 15de Marts 1913. c. 42° 20' N. Br. 71° 00' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1341. Kjøbenhavn 1912.)

**2062. Afmærkning forandret. Nantucket og Vineyard Sounds. Massachusetts.** Omtrønt den 15de December 1912 sker følgende Forandringer ved Afmærkningerne i Nantucket og Vineyard Sounds: 1) Mc Blair Shoal Broken Part East Stumpstone 1 skal kaldes Mc Blair Shoal Stumpstone 1. 41° 25' 35" N. Br. 63° 44' 00" V. Lgd. 2) Mc Blair Shoal Broken Part Stumpstone 3 skal kaldes Mc Blair Shoal Stumpstone 3. 41° 25' 27" N. Br. 63° 43' 15" V. Lgd. 3) Mc Blair Shoal East Stumpstone 5 skal kaldes Mc Blair Shoal Stumpstone 5, den skal flyttes c. 1/4 Sm N. i. V. efter og sørges til at ligge i 11 m Vaad paa N-Siden af 6, i grunden, N. 82 1/2 Ø. fra Nantucket (Great Point) Fyr og S. 46° Ø. fra Monomoy Point Fyr. 41° 24' 50" N. Br. 69° 47' 45" V. Lgd. 4) Handkerchief South Part Spidstone 10 skal kaldes Handkerchief Shoal Spidstone 10. 41° 29' 41" N. Br. 70° 04' 27" V. Lgd. 5) Lucas Shoal vandret strille Shoal Spidstone 10. 41° 29' 41" N. Br. 70° 04' 27" V. Lgd. 6) Lucas Shoal vandret strille Shoal Spidstone 10 skal flyttes c. 1 1/2 Sm. S. 41 1/2 V. efter og kommer til at ligge i c. 15 m Vaad. N. 39 1/2 Ø. fra Gay Head Fyr og S. 40° Ø. fra Pasque Island høje Kant. 41° 24' 39" N. Br. 70° 45' 57" V. Lgd.

**2063. Hindring eksisterer ej. Chesapeake Bay.** Hindringen, der var rapporteret i Indløbet til Chesapeake Bay paa 36° 53' 50" N. Br. 75° 55' 00" V. Lgd. eksisterer ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 376. Kjøbenhavn 1909.)

**2064. Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Willoughby Spit. Hampton Roads. Chesapeake Bay.** Omtrønt den 15de December 1912 ombyttes Willoughby Spit Klokketønde 11 med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 3 Sek., Morke 12 Sek. 37° 00' 15" N. Br. 76° 15' 14" V. Lgd.

**2065. Vrag borttaget. Cove Point. Chesapeake Bay.** Vraget af »C. W. Seward« er borttaget og Afmærkningen inddraget. 38° 24' 45" N. Br. 76° 21' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2083. Kjøbenhavn 1912.)

**2066. Fyr forandret. Jones Island. Savannah River. Georgia.** Omtrønt den 15de December nedlægges Jones Island Ledelyr, og der tændes følgende ny Ledelyr: Forfyret er et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0, Sek., Morke 0, Sek., Flammens Højde: 8 m. Det står N. 46 1/2 V. fra Tybee Fyr og N. 80 1/2 Ø. fra Oyster Beds Bagfyr. 32° 02' 33" N. Br. 80° 52' 21" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formarkelser hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Morke 1 Sek., Flammens Højde: 15 m. Det står N. 76 1/4 V. fra Forfyret.

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

**2067. Hindring rapporteret. Mogotes Point. Argentina.** Damperen »Dallorah« med et Dvlgende af 6 m har stødt 2 Gange haardt paa en Undervandshindring 3 1/2 Sm S. 48° Ø. fra Mogotes Point. 38° 10' S. Br. 57° 26' V. Lgd. Denne Hindring er sandsynligvis identisk med den i 1904 rapporterede Grund paa 38° 13' S. Br. 57° 27' V. Lgd., 5 à 6 Sm S. 26° Ø. fra Mogotes Point. Indtil Stedet er blevet undersøgt, maa Beliggenheden betragtes som uunøjagtig.

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2068. Lystønde forandret. Canale di S. Pietro. Sardinien V-Kyst.** Lystønden, der ligger c. 350 m SO. fra Secco Grande, viser nu hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0, Sek., Morke 2, Sek. Den ligger c. 3400 m Ø. fra Porto Scuso og S. 22° V. fra Carloforte Fyr. c. 39° 12' N. Br. 8° 20' Ø. Lgd.

**2069. Oplysning om Fyr. Punta Penna. Italien Ø-Kyst.** Punta Penna Fyr er nu permanent. Det er et hvidt, fast Fyr med Blas hver 30 Sek., Flammens Højde: 90 m. Lysene: 13 Sm for fast Lys, 32 Sm for Blas. Fyret staar tæt NV. for S. Maria Kirke. 42° 10' 08" N. Br. 14° 43' 04" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1452. Kjøbenhavn 1912.)



reggrund gaar over den N.-lige Enighedsgrund, er Fyret forandret, saa at det nu viser atreks-  
kende hvide og rødt Lys fra S. 21° Ø. til S. 80° Ø., rødt Et-Lyn derfra til S. 82° V. I øvrigt  
uforandret. 60° 16 1/2' N. Br. 26° 26 1/4' Ø. Lgd.

**2937. Vrag forøves eftersøgt. Styrsøden NV. Finske Bugt.** Vraget paa 60° 12 1/2'  
N. Br. 28° 56 1/2' Ø. Lgd. er forøves eftersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2706.  
Kjøbenhavn 1912).

**2938. Fyr tændt. Baltisk Port. Finske Bugt. Rusland.** I Baltisk Port Havn er tændt  
2 hvide, faste Fyr. Det ene staar paa NY-Kajen, det andet paa SG-Kajen. Fyrene brænder  
fra 28de September til 28de Januar fra Kl. 7 Em. til 5 Em., fra 28de Januar til 28de Marts  
fra Kl. 8 Em. til 4 Em., fra 28de Marts til 14de Maj fra Kl. 10 Em. til 3 Em. Den øvrige  
brændetid er endnu ej fastsat. Havnen: 59° 21' N. Br. 24° 03' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155  
og 203).

**2939. Grund eksisterer ikke. Samøkke indtaget. Windau SV. Østersøen.** 4. m Grund-  
den SV. for Windau er omhyggeligt eftersøgt i 1911 og der er ikke fundet under 11 m Vand  
paa Stedet. Den sort-hvide Spirtønde med to sorte Koste er indtaget. 57° 18' N. Br. 21°  
21 1/2' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 584. Kjøben-  
havn 1910).

**2940. Vraglystønde atter tændt. Adlergrund. Tyskland.** Lystønden ved Vraget af Dam-  
peren »Nordens« er atter tændt. 54° 47' N. Br. 14° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for  
Søfarende« Nr. 2345. Kjøbenhavn 1912).

**2941. Tønde ombytlet. Oplysning om Vrag. Flensborg Fjord.** 1) Den hvide Spirtønde  
paa Ø. Siden af Middelgrund er ombytlet med en hvid Bakketønde. c. 54° 51 1/2' N. Br. 9°  
52' Ø. Lgd.

2) Masterne paa Vraget af Galassen »Willhelm« er brækkede, saa intet mere af Vraget  
er synligt. c. 54° 50 1/2' N. Br. 9° 46' Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 157, 160, 243 og 253). (Se  
»Efterretninger for Søfarende« Nr. 2402. Kjøbenhavn 1912).

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**2942. Vrag rapporteret. Dogger Banks. Nordsøen.** Forenen af Damperen »Frej« rappor-  
terer, at han den 30de f. M. observerede en Mastestump med vedhængende Rigning, multigris  
fast i et Vrag, paa 53° 16' N. Br. 3° 53 1/2' Ø. Lgd.

**2943. Telegrafkabler udlagt. Norge.** Telefon- og Telegrafkabler er udlagt paa følgende  
Steder: 1) Over Faløfjorden (Seikroken Talje—Flaskelynda Fjord) 59° 06' 45" N. Br. 5° 52'  
00" Ø. Lgd. 2) Over Værnfjorden (Værnstangen—Sæternes) 63° 34' 35" N. Br. 9° 30' 20"  
Ø. Lgd. 3) Over Instertfjorden (Moldneset indentor Haavik—Assensund) 63° 33' 00" N. Br.  
9° 27' 40" Ø. Lgd. 4) Over Aassund (Aase—Storvikens) 63° 32' 40" N. Br. 9° 24' 45"  
Ø. Lgd. 5) Over Havnstolsund (Mahnus—Strandholmen) 63° 29' 30" N. Br. 9° 10' 30" Ø.  
Lgd. 6) Over Værset (Brandø—Velesund) 61° 35' 05" N. Br. 5° 02' 40" Ø. Lgd. 7) Over  
Stavangrund (Stavang—Hellevik) 61° 32' 40" N. Br. 5° 10' 50" Ø. Lgd. 8) Over Fjeldlands-  
fjorden (Udahl—Lynget) 61° 20' 10" N. Br. 6° 43' 16" Ø. Lgd. (4° 00' 10" V. Lgd. fra  
Kristianh.). 9) Over Dalesundet (Stensund—Ravnø) 61° 03' 40" N. Br. 4° 45' 45" Ø. Lgd. fra  
10) Over Randsfjorden. 61° 01' 00" N. Br. 4° 42' 50" Ø. Lgd. 11) Over Masfjorden (Sand-  
nes—Duesund) 60° 48' 00" N. Br. 5° 18' 20" Ø. Lgd. 12) Over Mansfjorden (Finvik Røsse-  
sanden—Hartvognes) 71° 04' N. Br. 24° 49' Ø. Lgd. 13) Over Nordre Bergsfjord (Finholmen  
—Mars) 70° 15' N. Br. 21° 46' Ø. Lgd. 14) Over Søndre Bergsfjord (Mars—Ytre Bjørntrik)  
70° 15' 00" N. Br. 21° 42' 30" Ø. Lgd. 15) Over Bankkefjellen til Løppen (Tæt N. for Præste-  
granen) 70° 19' 00" N. Br. 21° 42' 30" Ø. Lgd. Beskueligelse af Kablerne vil medføre Er-  
statningskrav.

**2944. Oplysning om Fyr.** 1) Fiskerfyrene fra Stat til Kristiansund N. holdes tændt indtil  
videre.  
2) Et privat, rødt, fast Fyr er tændt paa Indre Kvarøy NO-ligste Punt. 66° 29' 25" N.  
Br. 12° 58' 25" Ø. Lgd.

3) To private, røde, faste Ledefyr er tændt ved Myre, Sommersy. Fyrene overret leder midt  
imellem Jakobskjær og Købskjær.

Fyrene under 2 og 3 tændes kun for Ejernes egne Skibe.

**2945. Grund fundet. Fjølviken. Løkaifjord.** Omtrunt midt i Sundet mellem Guldholmen  
og Landet Ø. for Fjølviken er fundet en Grund NNO for Jernstangen paa Bakstifjælen, tæt N.  
for Fjølviken. 43 m fra Jernstangen er der 1 m Vand, og 65 m fra Jernstangen er der 2 m  
Vand. Fjølviken: 65° 01' N. Br. 11° 43' Ø. Lgd.

**2946. Fyr flyttet. Blexersande. Væst. Tyskland.** Ud for N. Enden af Broen i Blexer-  
sande er onført 2 Due d'Alber. Det hvide, faste Fyr, der tidligere brændte paa Broen, er nu  
flyttet til den yderste Due d'Alber. Flammens Højde: 7 m. Strykvide: 2 Sm. 53° 30' N. Br.  
8° 30' Ø. Lgd.

**2947. Vrag borttaget. Imensjæde. Jæde.** Vraget i Luucujunde er borttaget og Afmærk-  
ningen indtaget. 53° 32' 41" N. Br. 8° 10' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende«  
Nr. 2721. Kjøbenhavn 1912).

**2948. Vrag borttaget. Inckelth V. Firth of Forth. Skotland.** Vraget af Damptravleven,  
saa som c. 15 1/2 Kbl S. 69° V. fra Inckelth Fyr, er borttaget. Fyret: 56° 02' N. Br. 3° 08'  
V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2405. Kjøbenhavn 1911).

### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**2949. Ombygning af Fyrskibe. Southampton Water. England.** Ombygningen af »Calshot«  
Fyrskib og »Calshot Spit« Lys- og Klokkellønde har fundet Sted. c. 50° 48 1/2' N. Br. 1° 17'  
V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2738. Kjøbenhavn 1912).

**2950. Signal for Redningsstaad. »Seven Stones« Fyrskib. »Seven Stones« Fyrskib tilkæder  
Redningsstaaden om Natten ved at aflyre 2 kanonskud, hvert af dem efterfulgt af en rød  
Sternrakel. 50° 03 1/2' N. Br. 6° 04 1/4' V. Lgd.**

**2951. Dybde atfaget. Anglinish Shoal. River Shannon. Irland V.-Kyst.** Paa Anglinish  
Shoal, NV. for Anglinish Point, er der fundet 5 m Vand c. 1/2 Kbl SSØ. Fra den gamle Sids-  
tønde. Anglinish Point: 52° 38' N. Br. 9° 03 1/4' V. Lgd.

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**2952. Belysning forandret. Lorient. Frankrig.** Kæbel hvide, faste Fyr, der er Bagfyrt i  
Fyrhinen genoms Pass Ouest ved Indløbet til Lorient, er slukket, og et hvidt, fast Fyr med  
saa mange Lysstyrke er midlertidigt tændt 1220 m N. 60 1/2° Ø. fra Forlyret, Lølie Fyr. Naar Kæbel  
hvide, faste Fyr atter tændes, vil det have en Flammehøjde af 29 m og en Lysevne af 21 Sm.  
og det vil lyse kraftigt over en Vinkel paa 5° paa hver Side af Fyrhinen. 47° 42' 39" N. Br.  
3° 19' 38" V. Lgd. Samtidig forandres Forlyret, Lølie Fyr til et rødt, fast Fyr. Flammens  
Højde: 6 m. Lysevne: 16 1/2 Sm. Kraftigt Lys over en Vinkel paa 4 1/2° paa hver Side af Fyr-  
hinen. 47° 42' 13" N. Br. 3° 21' 06" V. Lgd.

**2953. Fyr atter tændt. Trois Pierres. Rade de Lorient. Trois Pierres Fyr er atter tændt.**  
Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 10 Sm for rødt og 8 Sm for grønt Lys. 47° 41' 35" N. Br.  
3° 22' 29" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2289. Kjøbenhavn 1912).

**2954. Fyr tændt. Dunet. Vitaine.** Dunet rødt, fast Fyr er tændt. 47° 24' 50" N.  
Br. 3° 37' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2165. Kjøbenhavn 1912).

**2955. Belysning forandret. Chaux de Donges. Loire.** 1) Alignement de Donges ansl.  
Forlyret er et rødt, fast Fyr. Lysevne: 9 Sm. Kraftigt Lys over en Vinkel paa 16° paa hver  
Side af Fyrhinen. 47° 18' 23" N. Br. 2° 04' 24" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr.  
Lysevne: 14 Sm. Kraftigt Lys over en Vinkel paa 16° paa hver Side af Fyrhinen. Fyrene er  
overet i Pejling N. 59° Ø. 47° 18' 26" N. Br. 2° 04' 15" V. Lgd.

2) Alignement de la Jette de Donges Bagfyrt er nedlagt. 47° 18' 21" N. Br. 2° 04' 15"  
V. Lgd.

3) Alignement de Donges amont. Forlyret er et rødt, fast Fyr. Lysevne: 9 Sm. Kraftigt  
Lys over en Vinkel paa 16° paa hver Side af Fyrhinen. 47° 18' 23" N. Br. 2° 04' 06"  
V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra samme Sted som det under 1 nævnte  
Bagfyrt. Lysevne: 14 Sm. Kraftigt Lys over en Vinkel paa 16° paa hver Side af Fyrhinen.

Fyrene er overet i Pejling N. 58 1/2° V. 47° 18' 26" N. Br. 2° 04' 15" V. Lgd.

**2956. Taagesignal gives. Fyr forandret. Isles Sisargas. Spaniens V.-Kyst.** 1) Fra NV-  
Pinden af den største af Sisargas Øerne. c. 160 m fra Fyret, gives nu Taagesignal med Sirene,  
Et-Slød hver 15 Sek., Slød 2 Sek., Pause 13 Sek.

2) Det hvide Fyr med 3 Formorkelser hver 15 Sek. paa Sisargas Øerne skal forandres til et  
hvidt Gruppelyt, der viser 3 Lyar. Under Formorkelsen vil et midlertidigt Fyr med den ny  
Karakter blive tændt tæt ved Fyrhnen. 43° 21' N. Br. 8° 50' V. Lgd.

**2957. Afmærkning forandret. Svakopmund. Tysk SV-Afrika.** I December 1912 flyttes  
den sort og hvid ternede Fjøljetønde, der ligger 6 Sm V. fra Svakopmund Fyr, 1 1/2 Sm Ø. efter.  
Paa Fjøljetønden anværende Plads indlægges en sort og hvid ternet Bakketønde, mærket »Swa-  
kopmund«, uden Topbetegnelse og med en Undervandsklokke, der er 5 1/2 m under Vandet. Da  
Klokken sættes i Gang al Soen, er Sirene uregelmæssig. Fyret: 22° 40' 32" S. Br. 14° 31'  
29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2220. Kjøbenhavn 1911).

**2958. Undervandsklokketønde udlagt. North East Breakers. Bermuda Islands.** En sort Under-  
vandsklokketønde, mærket »North East Breakers«, Bermuda er udlagt paa c. 32° 30' N. Br. 64°  
40' V. Lgd.

**2970. Oplysning om Fyr, Fago, Østerrig-Ungarn.** 1) Fyrene ved Fago Havu er overet i Pejling S. 33° Ø. og leder gennem Indløbsrenden, der er afmærket med Pele. 44° 26½' N. Br. 15° 03' Ø. Lgd.

2) Fyret ved Cossion Havu viser grønt Lys fra S. 8° Ø. gennem S. til S. 30° V., i øvrigt rødt Lys. 44° 24' N. Br. 15° 04½' Ø. Lgd.

3) Fyret paa S.-Enden af Novaglia Havnehol viser grønt Lys fra S. 85° V. gennem V. til N. 71° V., i øvrigt rødt Lys. 44° 33½' N. Br. 14° 53' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« N. 2864. Kjøbenhavn 1912).

**2971. Tønde udlagt. San Stephano Banke, Marmara Havet, Tyrkiet.** Ved Stephano Banke er udlagt en rød Tønde med Kogle i 11 m Vand c. ¾ Sm S. 23° Ø. fra San Stephano Fyr, der ligger paa c. 40° 57½' N. Br. 28° 50' Ø. Lgd.

**2972. Tønde ombyttet med Lystønde, Alexandria, Ægypten.** Den grønne Tønde, der laa 3½ Kbl N. 53° Ø. fra Yderenden af Karantæne-Bølgebryderen, er ombyttet med en grøn Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Bølgebryderen: 31° 10' N. Br. 29° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1250, Pkt. 2. Kjøbenhavn 1912).

**2973. Belysning forandret, Golfe de Philippeville, Alger.** I Begyndelsen af 1913 forandres Belysningen ved Indløbet til Philippeville Havn som følger:

1) Paa Hovedet af Grande Jette tændes et hvidt og rødt Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sek. à 15 Sek. Lyst hvidt fra N. 11° V. gennem N. til S. 63½° Ø., rødt derfra til N. 11° V. Flammens Højde: 21 m. Lysevne: 11 Sm for hvidt Lys og 6½ Sm for rødt. 36° 53' 35" N. Br. 6° 54' 35" Ø. Lgd.

2) Paa S.-Enden af den N.-lige Tværnole fra Grande Jette tændes et rødt fast Fyr, der lyser fra S. 63½° Ø. gennem S. og V. til N. 55¼° V. Flammens Højde: 10 m. Lysevne: 4 Sm. 36° 53' 30" N. Br. 6° 54' 42" Ø. Lgd.

3) Lige overfor det under 2 nævnte Fyr tændes paa N. Enden af Jette de Chateau Vert et grønt, fast Fyr, der lyser fra N. 65° V. gennem N. Ø. og S. til S. 24° V. Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 3½ Sm. 36° 53' 25" N. Br. 6° 54' 40" Ø. Lgd.

4) Det hvide, faste Fyr paa Øen Singes paa V.-Siden af Bugten ombyttes med et hvidt og grønt, fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 21° V. gennem V. og N. til N. 31° Ø., i øvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 17 m. Lysevne: 10½ Sm. for hvidt Lys og 5 Sm for grønt Lys. 36° 54' 29" N. Br. 6° 53' 11" Ø. Lgd.

5) Samtidig nedlægges Chateau Vert og Mamelon de Skikda røde, faste Fyr. Lystønderne ud for Yderenderne af de 3 ovenfor nævnte Moler indruges.

**IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.**

**2974. Oplysning om Fyr, Shumma, Eritrea, Røde Hav.** Shumma Fyr lyser fra S. 71° Ø. gennem S. og V. til N. 49° V. 15° 31' 32" N. Br. 40° 00' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2870. Kjøbenhavn 1912).

**2975. Fyr forandret, Merca, Benadir, Afrika.** Ledelyrene ved Merca Ankerplads er forandret, det røde, faste Forfyr viser nu hvidt, fast Lys. Synsvidde: 8 Sm. Det hvide, faste Bagfyr viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4,3 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1,3 Sek. Synsvidde: 12 Sm. Merca: 1° 42¼' N. Br. 44° 46½' Ø. Lgd.

**2976. Signalstations Beliggenhed, Ras Serani, Mombasa, Engelsk Ø.-Afrika.** Ras Serani Signalstation ligger 25 m S. 6° Ø. fra Flagstangen ved Ras Serani Havnefyr. 4° 04' 21" S. Br. 39° 41' 13" Ø. Lgd.

**X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**2977. Fyr tændt, Singkel, Sumatra V.-Kyst.** Singkel hvide Blinkfyr er tændt. 2° 17' N. Br. 97° 47' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2804. Kjøbenhavn 1912).

**Bekendtgørelser m. m.**

**2978. Bekendtgørelse angaaende Bjærgning af tyske Sømærker paa dansk Territorium, Danmark.** Justitsministeriet har udstedt Bekendtgørelse om, at Meddelelser om Bjærgning af tyske Sømærker, der indbjærges til den danske Stats Territorium, vil være at rette til Vagterinspektøren, Post- og Telegramadresse: Brevpostkontoret, København K.

**2979. Karantænebestemmelser.** Grækenland. — Skibe, kommende fra smittede tyrkiske

**Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Decbr. 1912.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Forenede Dampskibs-Selskab	116 <sup>3/4</sup>	116 <sup>3/4</sup>	117
Danmark	112 <sup>3/4</sup>	112 <sup>1/4</sup>	112 <sup>1/2</sup>
Norden	123 <sup>1/2</sup>	123	123 <sup>1/4</sup>
Gorm	—	—	—
Carl	124 <sup>3/4</sup>	125	125 <sup>1/4</sup>
Dannebrog	131 <sup>1/2</sup>	131 <sup>1/2</sup>	131 <sup>1/4</sup>
Skjold	—	108 <sup>3/4</sup>	109
Urania	42 <sup>1/2</sup>	42 <sup>1/4</sup>	42 <sup>1/2</sup>
Neptun	122	121 <sup>1/4</sup>	122
Dampsk. af 1896	124 <sup>1/4</sup>	124 <sup>1/2</sup>	124 <sup>1/2</sup>
Højmdal	—	131 <sup>1/4</sup>	132 <sup>1/4</sup>
Østasiatisk	—	135 <sup>1/4</sup>	135 <sup>1/2</sup>
Østersøen	—	—	—
Nordsean	—	—	—
Gorm	—	130	131
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	76	75 <sup>3/4</sup>	76
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5½% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.	—	—	—
3½% uops. Stats.	86 <sup>3/4</sup>	86 <sup>3/4</sup>	87
3½% Husejer Kredit.	84 <sup>1/4</sup>	84	84 <sup>1/2</sup>
3½% Kbhvns Kreditf.	—	89 <sup>1/4</sup>	91 <sup>1/4</sup>
4% — — — 2. Serie.	—	93 <sup>3/4</sup>	95 <sup>1/4</sup>
4% — — — 1.	—	95	97
3½% Østift. Kreditf.	—	88	90 <sup>3/4</sup>
4% — — — 2.	—	91 <sup>3/4</sup>	92 <sup>1/4</sup>
3½% Landkreditk.	—	88 <sup>3/4</sup>	88 <sup>3/4</sup>
4% Østift. Kreditf.	—	92	92 <sup>1/4</sup>

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	140 <sup>1/2</sup>	140 <sup>1/2</sup>	142
Privatbank	—	111 <sup>1/4</sup>	111 <sup>1/2</sup>
Landmandsbank	142 <sup>3/4</sup>	143	143 <sup>1/2</sup>
Handelsbank	146	148	148 <sup>1/4</sup>
Grundejerbank	—	19 <sup>1/4</sup>	14
Burm. & Wain	101 <sup>1/2</sup>	101 <sup>1/4</sup>	101 <sup>1/2</sup>
Helsingørs Jærnak	99 <sup>3/4</sup>	99 <sup>3/4</sup>	100
Sukkerfabr.	232	232 <sup>1/4</sup>	232 <sup>3/4</sup>
Bryggeri Aktier	213 <sup>1/4</sup>	212 <sup>3/4</sup>	213 <sup>1/4</sup>

Vækselkurs d. 11. December 1912.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.18	18.13
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. December 1912.	
Russiske Noter	215.20
4% Russiske Consols	99.10
3½% — — — Boden Kredit	85.80
5% Mexikanske 1899	99.60
5% Rumænske Stats	99.40
4% — — — 1890	92.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 96,000, „Danmark“ 76,000, „Norden“ 80,000, „Carl“ 100,000, „Dannebrog“ 232,000, „Skjold“ 160,000, „Urania“ 80,000, „Dampskib. af 1896“ 80,000, „Heimdal“ 84,000, „Gorm“ 140,000, „Neptun“ 128,000, „Dansk-russisk“ 512,000, „Østasiatisk“ 132,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Havne, kan efter Behag underkaste sig Karantæne i St. Georges eller i Gouvinho. 3 Dages Karantæne — Overfarten ikke iberegnet — er pålagt Skibe fra Havne ved Marmara Havet, d. v. s. for den asiatiske Kyst fra Skutari (iberegnet) til Dardanellerne (ikke iberegnet) og for den europæiske Kyst fra Kavak til Gallipoli (begge iberegnet).

Norge. — Konstantinopel og Havene i Syden er erklæret kolerasmittefrie.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korts eller Bogs Nr. N betyder: Ny Kort eller ny Bog; R: revideret, ny Udgave; † annulleret; †: tilføjet.

Irland, 1912.

R 1825 b Irish channel. — Irish channel, sheet II.

R 2499 Ireland, north coast. — Lough Foyle.

R 1840 Ireland, west coast. — Bantry bar, sheet I.

R 1210 Ireland, west coast. — Berclaven.

R 2117 Baltic entrance. — Kiel bay.

R 2147 France, north coast. — River Durdent to Careux.

R 148 Red sea. — Jebel Teir to Perim island.

† 1698 Bay of Bengal. — Salween river.

† 835 Bay of Bengal. — Port Owen.

† Revised Supplement to *Nordway Pilot*, Part I. 1907.

N West Indies Pilot, Vol. I. 1912.

† Supplement to *West Coast of India Pilot*, 1909.

Norge, 1912.

R 319 Fra Fleina og Sandhornet til Trano.

R 321 Fra Andø og Gisund til Krabø.

Tyskland, 1912.

N Atlantischer Ocean, Ostküste von Nordamerika: Newfoundland, Stillehavs Teil.

R 445 Atlantischer Ocean, Ostküste von Nordamerika: Newfoundland, Stillehavs Teil.

R 196 Nordsee, Ostküste von England: Dungeness bis Orfordness und Strasse von Dover.

R 233 Nordsee, Ostküste von Schottland: Inverness und Cromarty Firth.

R 299 Nordlicher Stillen Ocean: Ostchinesisches Meer. 1 : 2 500 000.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Windau 5./12. — Amalienborg ank. Riga 4./12. — Anna Mærsk afg. Karlskrona 7./12. — Brattingsborg pass. Norfolk 8./12. — Borglum ank. Mobile 6./12. — Chassie Mærsk afg. Huelva 1./12. — Dansborg afg. West Hartlepool 5./12. — Eleonora Mærsk pass. Portland 6./12. — Elsborg pass. Kjøbenhavn 8./12. — Esrom ank. Galveston 30./11. — Flynderborg ank. Riga 7./12. — Fredensborg ank. Rotterdam 7./12. — Frederiksborg ank. Newport 6./12. — Guldborg pass. Kjøbenhavn 8./12. — Gurra ank. Teneriffa 8./12. — Hammershus pass. Dover 9./12. — Harrildsborg afg. Arendal 4./12. — Hundborg afg. Malmö 6./12. — Høneborg pass. Kjøbenhavn 8./12. — Jelling pass. Sagres 4./12. — Jomsborg ank. Grangemouth 4./12. — Jungshoved ank. Bombay 7./12. — Jægersborg ank. Malmö 6./12. — Kallundborg afg. Livorno 7./12. — Kalo ank. Rouen 1./12. — Klampenborg ank. Windau 7./12. — Kronborg afg. Natal 19./11. — Lejre ank. Cardiff 4./12. — Marselishorg afg. Cardiff 5./12. — Næsborg ank. Libau 2./12. — Peter Mærsk ank. Newport 6./12. — Randelsborg ank. Grangemouth 6./12. — Rosenborg ank. Methil 7./12. — Silkeborg pass. Oran 9./12. — Skanderborg ank. Memel 3./12. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 5./12. — Skodsborg pass. Sagres 3./12. — Spigerborg afg. Eshjerg 6./12. — Stegelborg pass. Kjøbenhavn 8./12. — Stjerneborg afg. Partington 3./12. — Soborg ank. Libau 7./12. — Taaruborg ank. Tyne 7./12. — Tuborg ank. Memel 7./12. — Ullsborg afg. Madeira 8./12. — Uranienborg ank. Helsingør 5./12. — Vordingborg afg. Methil 5./12. Ørkild pass. Norfolk 8./12.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Bangkok 10./12. hjemg. — Samui afg. Port Said 10./12. hjemg. — Bandon afg. Suez 9./12. udg. — Pangan afg. Vizagapatam 9./12. hjemg. — Jutlandia afg. London 8./12. hjemg. — Selandia ank. Middlesborough 7./12. udg. — Indien afg. Sabang 5./12. hjemg. — Tranquebar ank. Rotterdam 6./12. udg. — Cathay ank. Wladivostok 1./12. hjemg. — Lituania afg. Sabang 6./12. hjemg. — Estonia ank. Göteborg 4./12. udg. — Chumpon afg. Norresundby 9./12. udg. — Kina afg. Coronel 27./11. hjemg. Arabien ank. Portland Or. 7./12. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. St. Thomas 30./11. udg. — St. Jan afg. St. Thomas 26./11. hjemg. — St. Croix ank. London 8./12. udg.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, ank. Porto Empedocle 6./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 3./12. — Russ, Petersen, ank. Sabine Pass 28./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Palermo 6./12. — Excellence Pleske, Taanebek, ank. Newcastle 4./12. — Michail Ontehoukoff, Harløe, ank. Aarhus 6./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. New York 6./12. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buenos Aires 23./11. til Bremen. — Helmer March, Thorsøe, afg. Barry 15./11. til Rosario. — Newa, Dahl, ank. Gulfport 26./11.

**Vesterhavet.** Marie, Nielsen, afg. Maringerfjord 10./12. til Aho. — Cito, Jespersen, afg. Methil 10./12. til Eshjerg. — Nancy, Petersen, ank. Methil 10./12. — Polly, Mathiasen, ank. Eshjerg 9./12. — Johanne, Thøgersen, afg. Hamburg 9./12. til Methil. — Laura, Lund, ank. Mazagan 8./12. — Nerma, Degn, ank. Morlaix 9./12. — Dagmar, Skou, pass. Brixham 9./12. for Alicante. — Stella, Larsen, ank. London 8./12. — Hebe, Gregersen, afg. Dunston 8./12. til Helsingør. — Olga, Christensen, ank. Cartagena 8./12. — Thyra, Jessen, pass. Brunshüttel 8./12. for Cardiff. — Karla, Mikkelsen, ank. Valencia 7./12. — Gerda, Iversen, pass. Brunshüttel 8./12. for Pasages. — Nordsoen, Gram, afg. Røfsø 8./12. til Sevilla. — Bodil, Jensen, ank. Port Talbot 8./12. — Ellen, Hansen, afg. Pernaue 7./12. til Antwerpen. — Inger, Schiff, ank. Valencia 7./12. — Fylla, Brinch, ank. Wiborg 7./12. — Rigmor, Uldall, ank. Stettin 7./12. — Nora, Lauritsen, ank. Valencia 6./12.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, afg. Burntisland 7./12. — Sara, Jensen, ank. Burntisland 8./12. — Helene, Sørensen, afg. Kiel 6./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Burntisland 7./12. — Valborg, Hansen, ank. Bordeaux 9./12. — Sjølland, Svarrer, afg. Dunkerque 9./12. — Estrid, Hansen, ank. Burntisland 10./12. — Agnete, Dam, ank. London 8./12. — Gunhild, Hansen, ank. Antwerpen 6./12. — Hermia, Farup, afg. Königsberg 8./12. — Alice, Jørgensen, afg. Mehtil 7./12.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, ank. Horsens 11./12. — Nordpol ank. Riga 1./12.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, afg. Norfolk 26./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Anatoliceavak 10./12.

— Svend, Schmidt, afg. Ghent 10./12. — Irania, Clausen, ank. Rotterdam 7./12.

**Nordseen.** Nordland, Larsen, afg. Leith 10./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grao 1./12. — Holland, Poulsen, ank. Norrköping 8./12. — England, Andersen, ank. Glasgow 8./12.

**Skandia.** Gullfaxe, Petersen, afg. Liban 7./12. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Windau 8./12. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 10./12.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, afg. Dunkerque 9./12. til Tyne. — London, Bom, ank. Tyne 1./12. — Paris, Tholander, ank. Methil 3./12. — Bryssel, Kaas, afg. Methil 9./12. til Rotterdam.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Cardiff 4./12. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tyne 5./12. — Roma, v. Thun, afg. Manchester 7./12. til Bari.

**Dania.** Ely, Nielsen, pass. Portland 5./12. for Barcelona. — Nelly, Clausen, afg. Trångsund 9./12. til Räsö. — Fanny, Erikson, ank. Riga 6./12. — Lilly, Sorensen, afg. Stettin 8./12. til Gelle. — Alexy, Sorensen, ank. Gelle 7./12. — Dagny, Bang, ank. Santander 7./12. — Mary, Clausen, ank. Königsberg 30./11.

**Ero.** Emanuel, Svane, ank. Karrebæksmünde 3./12. — Enigheden, Jensen, ank. Seaham 7./12. — Erindring, Nielsen, ank. Calais 5./12.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Britta, Jensen, ank. Horsens 4./12. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Faaborg 4./12. — Najaden, Rasmussen, ank. Swinemünde 4./12. — Delos, Hansen, ank. Svaneke 4./12. — Falken, Rasmussen, ank. Plymouth 4./12. — Union, Olsen, ank. Allinge 4./12. — Fulvia, Petersen, ank. Larvik 4./12. — Martin, Jensen, ank. Dysart 5./12. — Concordia, Henriksen, ank. Berwik 5./12. — Marie, Nielsen, ank. Leith 6./12. — Urda, Skov, ank. Nakskov 6./12. — Solon, Rask, ank. Antwerpen 6./12. — I. Lotz, Hansen, ank. Kingslynn 6./12. — Severine, Hansen, ank. Gilleleie 7./12. — Britannia, Rasmussen, ank. Dysart 6./12. — Olga, Rasmussen, ank. Granton Red 7./12. — Doris, Købke, ank. Leith 6./12. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Libau 6./12. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 7./12. — Roma, Jensen, ank. Carriden 9./12. — Hans Emil, Skov, ank. Libau 6./12. — Clythia, Jensen, ank. Ipswich 9./12. — Gullatea, Jensen, ank. Seaham 8./12. — Zenitha, Jensen, ank. Göteborg 8./12. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Boston 9./12. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Hobro 9./12. — Dagny, Rasmussen, ank. Hull 9./12. — Dagmar, Petersen, ank. Leith 10./12. — Lindhardt, Madsen, ank.

Nykjøbing Sj. 9./12. — Casper, Hansen, ank. Helsingør 9./12. — Constance, Hansen, ank. Seebly Flak 9./12. — Apollo, Nielsen, ank. St. Yves 9./12. — Marie, Andersen, ank. Rudsjøbing 9./12.

**Ero.** Amalia, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 2./12. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Fleusborg 3./12. — Karen, Albertsen, ank. Swinemünde 2./12. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Liban 2./12. — Ægir, Winther, ank. Skagen 2./12. — Argus, Jensen, pass. Beachy Head 2./12. vestg. — Bertha, Madsen, ank. Kjøbenhavn 2./12. — Valborg, Olsen, ank. Esbjerg 3./12. — Svalen, Rosenbeck, ank. Trapani 3./12. — Apollo, Albertsen, ank. Kolberg 4./12. — Emanuel, Kastrup, ank. Trapani 3./12. — Arken, Andersen, ank. West Hartlepool 3./12. — Atlantic, Rasmussen, ank. Cardiff 3./12. — Hermod, Dreimann, ligger i Sundsvall. — Laura, Jensen, pass. Dover 1./12. vestg. — Dehora, Rasmussen, ank. Dieppe 4./12. — Kathinka, Olsen, ank. Marstal 4./12. — Amor, Hansen, ank. Calais 5./12. — Mester, Petersen, ank. Ronne 5./12. — Danmark, pass. Dungeness 3./12. østg. — Anna, Petersen, ank. Fraserburgh 5./12. — Signe, Hansen, ank. Swinemünde 6./12. — Emilie, Friis, ank. Halmstad 6./12. — M. Hay, Petersen, ank. Libau 5./12. — Fuglen, Schmidt, ank. Malmö 6./12. — Niels, Christensen, ank. Leith 6./12. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Wemyss 6./12. — Ingolf, Olsen, ank. Swansea 6./12. — Argus, Jensen, ank. Hamburg 7./12. — Adjutor, Kock, ank. Randers 7./12. — H. C. Grube, Svane, ank. Bakar 7./12. — Albertine, Madsen, ank. Kappeln 7./12. — Saturn, Nielsen, er ank. Sakskjøbing. — Norden, Rasmussen, er afg. Bandholm til Kristiania. — Uranus, Fabricius, ank. Helsingør 9./12. — Marie, Christoffersen, ank. Serabster Red 7./12. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Ruth, Folmer, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Rødkilde, Christensen, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Flor, Petersen, ank. Hamburg 9./12. — Amalia, Andersen, ank. Halmstad 9./12. — Marstal, Hansen, ank. Aarhus 7./12. — Acaacia, Jensen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Ami, Albertsen, ank. Libau 9./12. — Nanna, Østermann, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Søstrene, Christensen, ank. Kragerø 8./12.

### INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 12. December 1912. — Tysk Sørettsdom. — Engelsk Sørettsdom. — Mareq St. Hilsire Metoden. — Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfrende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæskib.

Mindre Skruesalp. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

**MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER**

Ingen Vibration.

Bedre Styreovne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6% større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16% Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere

nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

### Passager-Dampbaad

i god Stand, 120 × 20 Fod, helt overbygget og med c. 11 Sm. Fart, ønskes til Købs. Tegning, Beskrivelse, Fotografi samt Pristforlangende sendes snarest nærv. Blads Ekspedition mrk. „Passager-Baad 291“.

### De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

teguer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

### Dæksbaad.

„Ivar Hvidtfeldt“, 19,20 Br. 14,10 Netto Tons. Veludhalet med Sejl og Rigning og med 12 HK Dan Motor, er billig til Salg, naar Handel kan ske snart ved Henvendelse til

Brødrene Thomsen,  
Nakke, Nykøbing Sj.

# Tuborg Pilsner

foretrækkes af  
Ølkendere.

# Søkort-Arkivet.

Fra 1. Januar 1913 udkommer en månedlig Ud-gave af »Efterretninger for Søfarende«, indeholdende et Sammen drag af den sidste Maanedes ugentlige Numre, men kun medtagende de Efterretninger, der medfører Rettelser i Kort og Beskrivelser. For at Rettelserne kan indklæbes, trykkes Maanedsudgaven kun paa den ene Side af Papiret. Ved større Rettelser i danske Kort medgives et Dæklad til Indklæbning i Kortet. Abonnement paa denne Ud-gave, der koster 2 Kr. aarlig foruden Porto, bedes af Hensyn til Bestemmelsen af Oplagets Størrelse snarest tegnet ved et Postkontor her i Landet.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlfgr.-Adr.: Skibsbanken 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

## Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i København  
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.  
Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. COPENHAGEN. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42.

## Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.  
**Flydedok:** 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Høbl. Frederikshavn, Carlsbøllermann, Kjøbenhavn.

## KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige Anbefalinger foreligger.

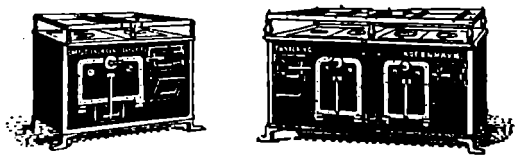
Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten

**CARL C. BRANTH**, St. Annæ Plads 16.

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S  
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

Telegramadr  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon  
1 8901.  
1 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Hægs** Patent Bundfarver  
og Patent Møntie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faae paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,  
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Dansk Lloyd“.

## A/S Randers Rebslaaeri

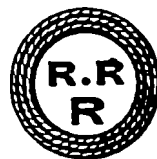
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

**Randers**

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos  
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.



Udkommet er

Nordeuropæisk Havnelods

(North-European Harbour Pilot—Hafenlots) — 8 Kr.

NB. Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke tegnes da Bogen er udkommet.

Certepartier og Konnossementer,

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening — 8 Kr.

Modär Signalering

(Capt. Nordborg) — 2 Kr. 50 Øre.

Blanketstølners Eftf., Toldbodvej 48.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

Har De én Gang prøvet

**Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,**

ryger De aldrig andre

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.

Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation  
mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

Internationale Agentur for

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**

HAMBURG **Julius Ott** Ferdlnandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svandborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftfl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenlager. 1162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.  
Nykjøbing M.  
Overretssagfører

## Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.  
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.  
Telefon: CENTRAL 4140.

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.  
Retssager (sp. Søsager).

## Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg  
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt  
Tigr.: „Hansens“

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harna, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,  
Örnshöldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Hecksher & Söns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7808.

## Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.  
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.  
Søborg & Bentlin's Eftfl.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)  
Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Vægleren“.

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler  
og  
Befragtningsagent.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND | S

anbefaler  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

• Husk •

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. G. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Soen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarum

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

## G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllergade Nr. 26, ved Haven.

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nærliggende Lokaler og hos Blanketstellers Eftflg.,  
Mr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekspil.

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus. Æg og Gnider dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker. Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496  
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Føtter og Mus.

## Hill-Madsen<sup>e</sup>

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnens, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renses bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Keddens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- KAY DYHR København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“

**BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.**

# ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF  
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,  
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS  
STEAM COALS AND PATENT FUEL.  
Contractors for Best English Steam Coals.**

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:  
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

## THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS  
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:  
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:  
„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøvegang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**  
er Nutldens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*  
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmørende Skiver.  
— Bedste Kvalitet. —

**Svære Losseblokke.**  
Galvaniserede Smedejerns  
**Talje Blokke.**

**Davey & Co.**

London, Ltd.  
88, West India Dock Road,  
London E.  
Telegrams: „Acclav“, London  
og  
13, King Street, Liverpool.



**Aktieselskabet**

## Det østasiatiske Kompagni.

### Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

### Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen.

### Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

### Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Mar-sailles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

**Telefon: Central 8300.**

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 83.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. December 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amlante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af

**Tekn. Maskinhandel.**



Otto Schwedes Damppumpe  
 Blakes Kedler  
 Higginsons selvvm. Losschjul og  
 Blokke  
 Davis Farver - Bitumen Paint  
 Slanger af Hær, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manila - Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbølter.

Expedition og Lagre  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.  
 Toldboden, Frilager Nr. 11.



Margarin specielt præ-  
 pareret for Skibsbrug.  
 Fortrinlig, holdbar, smør-  
 farvet Kvalitet, leveres til  
 alle engelske og andre  
 europæiske Havne ved  
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO  
 MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Emil A. Schneider.**  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	<b>Compositioner</b> Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s <b>DANSK FARVEFABRIK</b> <b>(SYSTEM HOLZAPFEL)</b> Indregistreret    Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statebanerne • •
----------------------------------	--	--	---

**Kjøbenhavns  
 Flydedok og Skibsværft.**

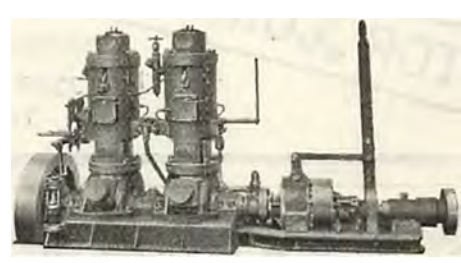
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.  
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og  
 Desinfektionsanstalt.** **NIELS  
 JENSEN**  
 Vesterbrogade 25    Telf. 6138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møbel i Mobler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
 uskadeligt for Tøjet. Hejtes og bringes samme Dag.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
 St. Petersburg. Rusland.  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**TUXHAM**  
**RAAOLIE MARINE MOTOREN**  
 DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK  
 LET AT BETJENE



**GULD  
 MEDAILLE  
 VED  
 INTERNAT.  
 MOTORU DST.  
 1912.**

**TUXHAM  
 MASKINFABRIK  
 KJØBENHAVN.**

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skrucaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSERB“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**H. H. ADRIAN**

Kobbersmedemester  
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres  
 Specialitet: **Skibsklosetter**



# CARLSBERG SKATTEFRI PORTER

er bragt i Handelen



Carlsberg skattefri Porter er overgæret og under Alkoholgrænsen. Maltstærk, fyldig, velsmagende og holdbar.

## Howaldtswerke, Kiel.

**Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.**  
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

**Stor-Smedie** for Udlørelse af Stævne, Ror og Propelakslær, Smedegods af de største Dimensioner.

**Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslær, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

**Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.**

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

**Bjorch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

**Holbergsgade 24**

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

**Sømandshøjskolen**  
i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1912. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mandl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,

Forstander.

**ZOO. HAVE**  
i København  
køber gerne for den  
brugbare Dyr.

**Wald. Petersens**  
**Kødudsalg,**  
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

# MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.  
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK. STEMP. FABR. KANIA.

**A/S Moss Værft, Moss, Norge.**

bygger og reparerer damp- og selskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

**Assuranceforeningen „SKULD“**  
Christiania

overtager — efter Monster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
NyØstergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,**  
5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

**MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER**

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

# SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erlndring.

Kjøbenhavn, d. 19. December 1912.

Det af Søfartsministeren for Rigsdagen fremsatte Lovforslag om Ændringer i Sejlskibstilsynsloven, hvis Tekst og Motiver fandtes gengivet i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende*, betegner Afviklingen af den uafviselige Fordring, som Sejlskibsfarten har haft paa Lovgivningsmagten lige fra Begyndelsen af 1911, da man for alle Dampere, der ikke var Passagerskibe i Dampskibstilsynslovens Forstand, indførte Syn hvert andet Aar i Stedet for hvert Aar. Den tilsvarende Bestemmelse i det her forelagte Forslag er da ogsaa dettes Hovedindhold, om hvilket forøvrigt det gamle Ord »Bedre sent end aldrig« passende vil kunne anvendes, thi for en Uindviet falder det jo unægtelig lidt vanskeligt at forstaa, hvorfor det ikke allerede i 1909, da Sejlskibstilsynsloven kom til Verden, var muligt at indtage det Standpunkt, at Syn hvert andet Aar kunde være nok for et Sejlskib, der intet som helst har med Passagerfart at gøre.

Af Forslagets øvrige Bestemmelser tager, som det fremgaar af Bemærkningerne, de væsentligste Sigte paa Forholdet til Udlandet. De vil vel neppe give Anledning til egentlige Ulemper, men til Bestemmelsen i § 6:

»Regeringen bemyndiges derhos til ved kgl. Anordning at træffe Bestemmelser om Tilsynet med danske Skibe og Fartøjer, som arbejder i eller fare mellem Havne og Steder udenfor Kongeriget«.

synes man dog med Rette at kunne knytte Forventningen om, at denne Bemyndigelse ikke bliver benyttet, medmindre Forholdet til Udlandet maatte gøre det absolut nødvendigt.

For Fartøjer under 5 Tons er der i Forslaget stillet lempeligere Vilkaar i Udsigt; det fremgaar ikke nærmere, hvori Lempelserne skal bestaa, men efter hvad der gælder for smaa Brugsfartøjer med Motor og Fiskermotorfartøjer, ligger det nær at antage, at de smaa Sejlfartøjer herefter blot skal synes ved Nyanskaffelse og efter Hovedreparation.

En enkelt Bestemmelse har, til Trods for at Forslaget handler om Ændringer i Sejlskibstilsynsloven, egentlig udelukkende Interesse for Dampskibsfarten. — Vi sigter hermed til Bestemmelsen om, at søgaaende Lægtene paa over 100 Tons skal være forsynet med de nødvendige Hjælpemidler til selvstændig Deltagelse i Navigeringen. Der staar intet i Lovforslaget om, hvad der skal forstaaes ved de »nødvendige Hjælpemidler«, men i Folge Sagens Natur bør der fornuftigvis kun kunne være Tale om meget smaa Fordringer.

Af særlig Interesse for baade Dampskibsfart og Sejlskibsfart er endelig en af Bemærkningerne til Forslagets § 5, i hvilken det utvetydigt udtales, at Tilsynslovgivningens Grænser for »indskrænket Fart« skal være bestemt ved den til enhver Tid gældende Søneringslov. Omskrevet paa almindeligt Dansk vil dette jo nemlig sige, at hvis vi naar til at faa den indskrænkede Fart udvidet til at omfatte hele Østersøen med Finskebugten og Bottenhavet, vil Skibene i denne Fart blive noget lempeligere stillet ogsaa med Hensyn til Tilsynet. — Vi tror, at denne uforbeholdne Tilkendegivelse vil blive modtaget med Tilfredshed.

Lovforslaget om Ændringer i Sejlskibstilsynsloven var i Gaar til første Behandling i Landstinget, hvor det blev modtaget med Vejlilje af Tvede, Sonne og Jørgen Berthelsen. Under Forhandlingerne, der for saa vidt virkede overraskende, som de hovedsagelig drejede sig om, hvorvidt søgaaende store Lægtene burde være forsynet med et Hjælpesejl, blev fra den sidstnævnte Talers Side med megen Styrke lyst efter det forventede Forslag om en ændret Søneringslov.

Paa Forslag af Tvede gik Lovforslaget til et Udvalg paa 11 Medlemmer.

The Baltic and White Sea Conference. Paa et nylig afholdt Bestyrelsesmøde i Hamburg blev de forskellige Sager, der skal behandles paa Generalforsamlingen i Paris, gennemgaaet.

Samarbejdet mellem Konferencen og »Protection Clubs« var naturligvis et af de vigtigste Punkter paa Dagsordenen.

Lokal-Bestyrelsen i Kjøbenhavn var i Stand til at berette om en særdeles tilfredsstillende Fremgang, idet allerede meget betydeligt Revisionsarbejde var blevet udført, indbefattet Revision af ensartede Trælast-Certepartier for Belgien og Frankrig, Østersøen/Aleksandria og Fosfat-Certepartier fra kontinentale Havne til Nordsoen og Østersøen.

Underhandlinger med Købmændene vil nu blive indledet.

I Kraft af den paa Generalforsamlingen i Berlin i Aar vedtagne Beslutning bestemte Bestyrelsen, at Lovene for det ny »Documentary Council of the Baltic and White Sea Conference« skal træde i Kraft straks. Klubberne har allerede tilkendegivet deres Hensigt om at blive aktive Medlemmer af »The Documentary Council« fra 1ste Januar 1913.

Generalforsamlingen i Paris vil blive afholdt i første Halvdel af April 1913.

Dampskibet »Kurskes Forlis«. I Anledning af denne sørgelige Hændelse har der jo, som tidligere omtalt, paa Foranledning af nogle af Det forenede Dampskibsselskabs Førere og ved d'Hrr. De Leeuw & Philippsens Mellekomst, i Antwerpen været sat en Indsamling i Gang til Fordel for Enker og ukonfirmerede Børn efter de ved »Kurskes Forlis Omkomne«.

Firmaet De Leeuw & Philippsen meddeler os nu, at denne Sag har vundet en særdeles smuk Tilslutning, idet der er indkommet ialt Pres. 16.050.49, som gennem dette Firma er bleven fordelt og tilsendt de paa-gældende Enker, for hvem Beløbene jo sikkert vil være kærkomne nu til den forestaaende Julehøjtid, ligesom det haabes, at Pengene maa bidrage til at hjælpe de Efterladte over den trange Tid, som Tabet af Familiefædre har medført.

Druknet Skibsfører. Gudhjem, den 12. December. Føreren af Skonnert »Paket« Johannes Jensen er i Gaar ud for Svaneke faldet over Bord og druknet. Da Styrmanden, der holdt Vagt forude, opdagede, at Jensen ikke var ved Roret, løb han straks agterud og kastede en Redningsboje ud, men paa Grund af Mørket var det ham umuligt at finde Kaptajnen. Jensen, der boede i Gudhjem, efterlader sig Hustru og tre Børn.

(Ritz. Bur.)

Kæntret Skonnert. Mandskabet druknet. Nyborg, den 15. December. Under en hæftig Byge i Eftermiddag ved Tretiden kæntrede udfør Nordenhuse Skonnert »Ella« af Vejle. Mandskabet, bestaaende af Fø-

rerer Anders Thomsen og en Matros, er druknet. Skibet ligger midt i Sejløbet med Bunden i Vejret.

(Ritz. Bur.)

Rapporteret Skib. Det Forenede Dampskibsselskab meddeler: Føreren af Dampskibet »N. J. Fjord«, der ankom til Esbjerg den 12. ds. om Aftenen, rapporterer, at Skibet paa Rejse fra Esbjerg til Parkeston Tirsdag Middag den 10. ds. paa 52° 50' N. Brd. og 2° 50' Ø. Lgd. paserede 3/m. Skonnert »Laurits« af Thuro, der ønskede sig rapporteret Alt vel.

Sø- og Handelsretten. Under 16. December er der meddelt Assessor i den kongelige Viborgske Lands-overret E. Oldenburg Afsked som Næstformand i Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn fra den 31. December d. A. samt Assessor i Kjøbenhavns Kriminal- og Politiret L. M. J. Møller Beskikkelse som Næstformand i nævnte Ret for 1 Aar fra den 1. Januar 1913.

## Navigationsvæsnets og Sønæringsvæsnets Ordning.

Som bekendt nedsatte Ministeriet for Handel og Søfart under 2. Juni 1911 et Udvalg til at overveje de allerede gennem en lang Aarrække brændende og vigtige Spørgsmaal om en Omordning af Navigationundervisningsvæsnets og de i Forbindelse dermed staaende Ændringer i Sønæringsloven.

Til at indtræde i dette Udvalg udnævntes:

Departementschef i Ministeriet for Handel og Søfart G. Busck-Nielsen, Formand, Navigationsdirektør, Kommandør I. A. D. J. Bildsøe, Styrmand Chr. Christensen, Kjøbenhavn, Skibsreder H. J. Christensen, Marstal, Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Marstal, Skibsfører A. V. Knudsen, Kjøbenhavn, Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart E. Krogh, Navigationsskolebestyrer C. Neergaard, Kjøbenhavn, Direktør K. Reinhard, Kjøbenhavn, og Navigations-skolebestyrer A. V. Tuxen, Svendborg.

Under 9. s. M. suppleredes Udvalget med Kommandør R. R. J. Hammer, Kjøbenhavn, under 29. September s. A. med Skibsreder Martin Carl, Kjøbenhavn, og Maskinmester O. Mortensen, Kjøbenhavn, og under 13. Oktober s. A. med Direktør for Maskinistundervisningen A. H. M. Rasmussen.

I Henhold til Skrivelse af 2. September 1911 fra Ministeriet for Handel og Søfart, hvorefter Udvalget bemyndigedes til under Forhandlingerne at tilkalde saadan sagkyndig Bistand, som maatte anses for nødvendig, har Udvalget — efter den foreliggende Anledning — raadført sig med Repræsentanter for Fiskeriinteresserne, for Lystsejlerne og for Navigationsskolelærerforeningen.

Som Sekretær har Assistent i Ministeriet for Handel og Søfart A. Dornonville de la Cour fungeret.

Af Udvalget har været nedsat tvende Underudvalg, af hvilke det ene har udarbejdet »Udkast til Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m.« og det andet »Udkast til Lov om Sønæringsvæsnets m. m.«

Det nedsatte Udvalg har i November d. A. afgivet Betænkning til Ministeriet og deri fremsat Udkast til Love om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. samt om Sønæringsvæsnets m. m., til hvilke Udkast samtlige Udvalgets Medlemmer (med Undtagelse af O. Mortensen paa Maskinmestrenes

Vegne) har sluttet sig\*). Vi gengiver nedenstaaende Udkast til de nævnte Love, hvortil der senere vil blive Lejlighed til at knytte nogle Bemærkninger.

### Udkast til Lov

om

### Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m.

Iste Afsnit.

#### Eksaminerne og de dertil stillede Krav.

§ 1.

De i denne Lov omhandlede Eksaminer ere følgende:

1. Kystskipperprøven,
2. Sætteskipperprøven,
3. Styrmandseksamen,
4. Den almindelige Skibsførereksamen,
5. Den udvidede Skibsførereksamen og
6. Tillægsprøven i Motorlære.

Kravene, der kunne stilles ved de ommeldte Eksaminer, fastsættes nærmere ved kongelig Anordning, jfr. dog §§ 2—7.

§ 2.

Kystskipperprøven omfatter følgende Fag:

1. Navigation og
2. Internationale Søvejsregler.

For at kunne stedes til Kystskipperprøven kræves, at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 3 Aar

- a) har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 1 Aar i søgaaende Sejlskib, eller
- b) har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i Fiskerifartøj, hvoraf mindst 1 Aar i Sejlfiskerifartøj paa over 20 Tons.

Desuden skal han indstilles af den Skole eller Lærer, der har forberedt ham.

§ 3.

Sætteskipperprøven omfatter følgende Fag:

1. Dansk,
2. Navigation,
3. Internationale Søvejsregler og
4. Sundhedshere.

For at kunne stedes til Sætteskipperprøven kræves, at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 4 Aar eller efter det fyldte 17de Aar i mindst 3 Aar

- a) har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 2 Aar som Kystskipper eller i søgaaende Sejlskib, hvoraf da mindst 6 Maaneder som Matros, eller
- b) har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste med Fiskerifartøj, deraf mindst 2 Aar i Sejlfiskerifartøj af over 20 Tons, hvoraf da mindst 6 Maaneder i Fart udenfor Nordsoen.

Desuden skal han indstilles af den Skole eller Lærer, der har forberedt ham.

§ 4.

Styrmandseksamen omfatter følgende Fag:

1. Dansk,
2. Engelsk,
3. Matematik,
4. Naturlære,
5. Navigation,
6. Sømandsskab,
7. Soret,
8. Maskinlære og
9. Sundhedslære.

For at kunne stedes til Styrmandseksamen kræves, at vedkommende har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 4 Aar efter det fyldte 15de Aar. Af denne Søfart skal mindst 2 Aar være foregaaet i søgaaende Sejlskib af over 60 Tons, og deraf mindst 1 Aar som Matros.

Desuden skal han indstilles af den Skole eller Lærer, der har forberedt ham.

§ 5.

Den almindelige Skibsførereksamen omfatter følgende Fag:

1. Dansk,
2. Engelsk,
3. Navigation,
4. Sømandsskab,
5. Geografi og Vejrlære,
6. Soret og Handelslære og
7. Sundhedslære.

For at kunne stedes til den almindelige Skibsførereksamen kræves, at vedkommende efter bestaaet Styrmandseksamen har faret i mindst 1 Aar som 1ste eller 2den Styrmand udenfor indskrænket Fart i saadanne Skibe, i hvilke der efter Sønæringsloven skal være ansat henholdsvis 1 eller 2 Styrmand, eller i tilsvarende Fart i fremmede Nationers Skibe eller som Forer i Sætteskipperfart.

§ 6.

Den udvidede Skibsførereksamen omfatter følgende Fag:

1. Engelsk,
2. Tysk,

\*) Udkastet til de nævnte Love med tilhørende Motiver og Bilag er udkommet som et Hefte, der kan faas i G. E. C. Gads Boghandel, Vimmelskiftet 32, her, for en Pris af 1 Kr.

3. Soret og Handelslære,
4. Matematik og Naturlære,
5. Navigation og
6. Maritim Teknik.

I hvert af de ovennævnte Fag kan Prove aflægges særskilt. Dog kan Prove i Navigation og maritim Teknik kun allægges, efterat Prove er aflagt i Matematik og Naturlære.

For at kunne stedes til den udvidede Skibsførereksamen eller nogen Del af denne kræves, at vedkommende har bestaaet den almindelige Skibsførereksamen.

#### § 7.

Tillægsproven i Motorlære omfatter Grundbegreberne af Læren om Motorer.

For at kunne stedes til denne Eksamen kræves, at vedkommende har bestaaet Sætteskipperproven eller Kystskipperproven.

#### § 8.

Der kan af Ministeren for Handel og Søfart fastsættes nærmere Regler, hvorefter der kan tilstedes Adgang til de i § 1 nævnte Eksaminer eller Dele af disse, uden at Eksaminanden opfylder de i nærværende Lovs §§ 2—7 for Adgang til vedkommende Eksamen foreskrevne Betingelser. Saadan Eksamen giver dog ingensinde den paagældende Ret til at erhverve de i Søneringsloven omhandlede Søneringsbeviser, Bevis som Lystsejler dog undtaget.

#### § 9.

Ændringer i de ved kongelig Anordning i Henhold til Bestemmelsen i denne Lovs § 1, jfr. §§ 2—7, en Gang fastsatte Krav skulle bekendtgøres med mindst 12 Maaneders Varsel.

### 2det Afsnit.

#### Eksamenskommissionen.

#### § 10.

Ledelsen af og Tilsynet med de i denne Lovs § 1 nævnte Eksaminer foretages af en Kommission, bestaaende af Navigationsdirektøren som Formand og to andre Medlemmer.

#### § 11.

Under særlige Omstændigheder kunne de i § 1 nævnte Eksaminer afholdes under Ledelse af et af Kommissionens Medlemmer.

Ministeren for Handel og Søfart kan derhos lade de i § 1 nævnte Eksaminer afholde paa Færøerne af en særlig, under Navigationsdirektøren henhørende Eksamenskommission.

#### § 12.

Eksamenskommissionernes Medlemmer, jfr. §§ 10 og 11, og de i § 15 ommeldte særlige Meddommere maa ikke være Lærere ved eller deltage i Bestyrelsen af noget Kursus eller nogen Skole, der forbereder til de i § 1 nævnte Eksaminer.

### 3dje Afsnit.

#### Eksamensordningen.

#### § 13.

De i § 1 under Nr. 1—4 samt Nr. 6 nævnte Eksaminer afholdes to Gange om Aaret ved de i 4de Afsnit omhandlede godkendte Navigationsskoler. Uden særlig Tilladelse af Ministeren for Handel og Søfart kan Kystskipperproven, Sætteskipperproven og Tillægsproven i Motorlære ej afholdes ved en Skole, naar Antallet af anmeldte Eksaminander til disse Eksaminer tilsammen er lavere end 10, og Styrmandseksamen og den almindelige Skibsførereksamen ikke, naar Antallet af anmeldte Eksaminander tilsammen er lavere end 8, eller — saafremt der til de tre førstnævnte Eksaminer i alt er anmeldt mindst 6 Eksaminander — lavere end 6. Ministeren for Handel og Søfart er derhos bemyndiget til at lade de i § 1 under Nr. 1, 2 og 6 nævnte Eksaminer afholde til anden Tid og andetsteds.

Den udvidede Skibsførereksamen afholdes paa de Steder i Riget og til de Tider, som af Kongen bestemmes.

#### § 14.

Eksaminerne ere dels mundtlige dels skriftlige. De mundtlige Eksaminer ere offentlige.

#### § 15.

Ved Eksaminer, der afholdes ved de godkendte Navigationsskoler, foretages Eksaminationen af Lærerne ved disse Skoler, saavidt muligt af den Lærer, som har forberedt Eksaminanden i det paagældende Fag.

Bedømmelsen foretages for de i § 1 under Nr. 1, 2 og 6 nævnte Eksaminers Vedkommende af et Medlem af Eksamenskommissionen i Forbindelse med Eksaminator.

For Styrmandseksamens og Skibsførereksaminernes Vedkommende foretages Bedømmelsen af to Medlemmer af Eksamenskommissionen i Forbindelse med Eksaminator. I tekniske Fag eller andre Fag, hvor det maatte anses for ønskeligt, kan dog af Ministeren for Handel og Søfart beskikkes særlige Meddommere; i de paagældende Fag deltager Meddommeren i Bedømmelsen i Stedet for et Medlem af Eksamenskommissionen. For saa vidt angaar de i dette Stykke omhandlede Eksaminer, giver den paagældende Skole i hvert Fag en Karakter som Udtryk for Eksaminandens Standpunkt i det hele i vedkommende Fag; de nærmere Regler herfor fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart, jfr. § 23.

#### § 16.

De i den foregaaende Paragraf indeholdte Regler ere ogsaa gældende for den udvidede Skibsførereksamen i Tilfælde af, at denne afholdes paa andet Stod i Riget end ved de godkendte Navigationsskoler.

#### § 17.

Naar de i § 1 under 1, 2 og 6 nævnte Eksaminer afholdes andetsteds end ved de godkendte Navigationsskoler, jfr. § 11, 2det Stykke og § 13, 1ste Stykke, foretages Eksaminationen efter Bestemmelse af Formanden i den paagældende Eksamenskommission enten af vedkommende Eksaminanders Lærere eller af Medlemmer af vedkommende Eksamenskommission eller efter dennes Bestemmelse af en anden fag- og undervisningskyndig Person. Bedømmelsen foretages af to Medlemmer af vedkommende Eksamenskommission.

#### § 18.

Spørgsmaalene til den mundtlige Del af Eksaminerne samt Opgaverne til den skriftlige Del af disse vedtages af vedkommende Eksamenskommission; for de Fags Vedkommende, i hvilke der i Henhold til Bestemmelsen i § 15, 3dje Stykke er beskikket særlige Meddommere, dog i Forbindelse med disse.

Opgaverne til den skriftlige Del af de Eksaminer, der afholdes paa Færøerne, skulle forinden Eksaminerne være godkendte af Navigationsdirektøren.

#### § 19.

Den, der har bestaaet en af de i § 1 nævnte Eksaminer, modtager et Eksamensbevis undertegnet af Navigationsdirektøren. Eksamensbeviset kan dog for de i § 1 under Nr. 1, 2 og 6 nævnte Eksaminers Vedkommende undertegnes af et andet Medlem af Eksamenskommissionen. Naar Eksaminerne afholdes paa Færøerne, undertegnes Beviset af Formanden for den i § 11, 2det Stykke omhandlede særlige Eksamenskommission. For den udvidede Skibsførereksamens Vedkommende udfærdiges Eksamensbeviset først, naar Prove i alle Fag er bestaaet. Beviserne for de i § 1 under Nr. 3—5 nævnte Eksaminer udfærdiges i det danske, engelske og tyske Sprog.

Den, der har bestaaet Proven i enkelt Fag eller Faggruppe af den udvidede Skibsførereksamen, kan, mod Erlæggelse af en af Ministeren for Handel og Søfart fastsat Afgift, af vedkommende Eksamensprotokol erholde Udskrift angaaende Proven og dennes Resultat. Udskriften udfærdiges, for saa vidt Proven er aflagt ved en godkendt Navigationsskole, af dennes Forstander i modsat Fald af Navigationsdirektøren.

#### § 20.

Den, der maatte bestaa nogen af de i § 1 nævnte Eksaminer eller Dele deraf under saadanne Omstændigheder, som omhandles i § 8, modtager Bevis derfor efter Regler, der fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart. Paa de paagældende Beviser skal være trykt en tydelig Angivelse af, at de ikke kunne benyttes til Erhvervelse af de i Søneringsloven omhandlede Søneringsbeviser.

#### § 21.

Den, som har bestaaet Styrmandseksamen, anses som tillige at have bestaaet de i § 1 under Nr. 1, 2 og 6 nævnte Eksaminer; den, som har bestaaet Sætteskipperproven, anses som tillige at have bestaaet Kystskipperproven.

Den, som ikke bestaar Eksamen, eller som ønsker at opnaa en højere Eksamenskarakter, kan paa ny stedes til en efterfølgende Eksamen. Til den almindelige Skibsførereksamen eller nogen Del af den udvidede Skibsførereksamen kan dog ingen uden særlig Tilladelse af Ministeren for Handel og Søfart stedes mere end to Gange, og til de øvrige Eksaminer ikke, for der er forløbet en af Ministeren for Handel og Søfart fastsat Frist.

#### § 22.

Bestemmelser vedrørende de Betingelser, hvorunder der kan udstedes Eksamensbevis for Styrmandseksamen, den almindelige Skibsførereksamen og den udvidede Skibsførereksamen til dem, der ere udgaaede fra eller have bestaaet Prøver ved Søværnets Kadetskole, villo være at fastsætte ved kongelig Anordning.

#### § 23.

De nærmere Bestemmelser om Afholdelsen af de i § 1 nævnte Eksaminer, om Karakterberegningen m. v. fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

(Fortsættes.)

## Lodsmanglen i Kejser Wilhelm-Kanalen.

Fra Assurandørkredse skrives der bl. a. til »Hamburger Fremdenblatt«:

Den ny Ordning, som paatænkes af Formanden for Kanalbestyrelsen, og tilsigter en delvis Afskaffelse af Lodstvungen, maa nøje overvejes med Hensyn til dens Følger, baade hvad Praksis angaar og i retslig Henseende. Hvad Praksis angaar, saa betyder den ny

Ordning uden Tvivl en Fordel for Rederne og de Folk, som er knyttet til Skibsfarten.

Det drejer sig jo om at fremkalde en Paaskyndelse af Gennemfarten paa en Tid, hvor mange Skibe samtidig ønsker at passere Kanalen. Lodsmanglen er især blevet følelig i denne Retning og har haft til Følge, at der ved begge Kanalmundingerne midlertidig har samlet sig hele Flaader af Skibe, fordi de ikke har kunnet faa Lods efter deres Ankomst. Dette uheldige Forhold vil Formanden nu afhjælpe paa den Maade, at han vil lade et andet mindre Skib, eller ogsaa en Bugserflotille, følge bagefter et Skib, som har Lods, i en Afstand af c. 500 Meter. Disse Skibe skal da anses som Vigeskibe (Skibe, der skal viges af Vejen for) og behandles i Overensstemmelse dermed. Denne Forholdsregel har ogsaa sine Fordele for Assurandørerne, da de fleste Uheld i Kanalen tildrager sig, naar to i Fart værende Skibe eller bugserede Skibe mødes. Ved bugserede Skibe er det typiske Forløb i Reglen følgende:

Lodserne har, fordi det er dem bekvemtest Tilbøjelighed til at sejle i Midten af Kanalen. Naar de holder sig i Kanalens højre Side, har Skibene Tilbøjelighed til at blive draget henimod den lave Grund og til at skære ud. De maa naturligvis, naar de ser modende Skibe, gaa over til højre Side af Farvandet for Bagbords Ror, og bringer alene ved denne Kursændring deres Skibe i Uro. Derved kan det ikke undgaas, at Fartøjerne kommer i Nærheden af Skraaningerne, saaledes at de af Sug fra den flade Grund bliver paavirket i deres Styrevne. Følgen bliver, at Skibene nu styrer daarligere og faar Tilbøjelighed til at gire og skære ud. Naar nu det modgaende Fartøj kommer nærmere, saa virker dets Sug paa en helt anden Maade, først nærmest frastødende og siden tillrækkende. Da Sugevirkningen endnu ikke er tilstrækkelig udforsket, saa lader der sig heller ikke opstille en bestemt Regel for dens Virkning. Følgen af den Uro, som opstaar i Skibene, og som i endnu højere Grad gør sig gældende ved Bugseringen, bliver da let, at Skibene tårner sammen. Naar nu de Skibe, som følger efter et Skib, der har Lods, skal anses som Vigeskibe, saa bliver derved uden Tvivl Faren for Sammenstød mindre, fordi det modgaende Skib skal fortoje ved et Vigested, og de derfor ikke mødes under Fart. Forudsætningen derved er dog, at Forskriften bliver nøje efterkommet. Paa den Maade maa den ny Ordning ogsaa betragtes som heldig for Assurandørerne.

Som en anden Fare anser Kanalbestyrelsens Formand den store Samling af Skibe foran Kanalmundingerne, og denne Fare foreligger især ved den vestlige Munding, altsaa ved Bruunshüttelkoog. Fra Kieler Siden har man ikke hørt om noget betydende Uheld. Bruunshüttels Red er delt i to Dele. Den ene Del, der ligger Øst for Kanalens Munding, er Ankerpladsen. Paa den Vest for Kanalmundingen liggende Del af Bruunshüttels Red er det forbudt at ankre. Men netop dér lægger Skibene sig hen, naar den østlige Del er besat, hvilket ofte er Tilfældet ved en større Samling, fordi Ankerpladsen er temmelig lille. Kanalbestyrelsens Formand har for et Aars tid siden ved et Møde i Hamburgs nautiske Forening sagt, at han vilde paase, at ingen Skibe ankrede paa Redens vestlige Side. Naar Formanden ser sig i Stand til at gennemføre dette Forbud, saa vil Faren for et Sammenstød mellem et for Anker liggende Skib og et Skib, der kommer ud fra Kanalen, kun være meget ringe. Kanalmundingens Moler gaar ikke vinkelret ud fra Kysten, men har en Retning mod Vest, hvortil kommer, at den østlige Mole er meget kortere end den vestlige. Fra det østlige Molehoved danner en Linie til Bøje B Grænsen for Ankerpladsen. Selv om nu ogsaa de stærkeste Vinde ved Kanalmundingen overvejende er vestlige, saa har dog de ud- og indgaende Skibe Lejlighed til at holde op mod den vestlige Vind, naar Reden er fri, som Forskriften paabyder det. Der kan saa ikke opstaa Fare for Kollis-

sion med de Skibe, der ligger paa Ankerpladsen. Her har der ogsaa i den forgangne Tid været ført Klage over, at Lodserne begunstiger de Skibe, der ligger paa den forbudte Ankerplads, fordi de nemmere kan komme til dem. Denne Ulempe har Kanalbestyrelsens Formand dog lovet at raade Bod paa.

Hvad nu det retslige Spørgsmaal angaar, saa er Indsenderen derimod ganske afgjort af den Mening, at Assurandører, der har forsikret Kasko og Ladning i smaa Skibe, vil blive skadet paa det føleligste ved den ny Ordning. Med det ovenfor beskrevne typiske Tilfælde for Øje stiller Sagen sig saaledes:

En Bugserflotille, der ikke har Lods, vil være meget uheldigt stillet overfor et modgaende Skib, der har Lods om Bord, da den i Følge Loven (§ 738 H. G. B.) ikke kan gøre Skadesansvar gældende imod dette. Det bøder jo maaske nok noget herpaa, at det modgaende Skib i Fremtiden skal fortoje paa et Vigested, men vil det altid gøre dette i rette Tid, eller vil det altid kunne gøre det? Kan det ikke snarere tænkes muligt, at det Skib, der har mindsket sin Fart, falder af fra sin Kurs og derved bliver farlig for den modgaende Bugserflotille, der ikke har Lods? Man vil i et saadant Tilfælde, selv om der er Skyld hos det lodsede Skib ikke kunne gøre Ansvar gældende imod det, men maa holde sig til Lødsen, for hvem der jo for nogen Tid siden er tegnet en Ansvarsforsikring paa 1,000 Mark, som dog ikke altid vil kunne dække Skaden.

Man paadrager sig imidlertid en høj Grad af Uvilje ved at gøre en Betjent med en forholdsvis ringe Indtægt ansvarlig for en muligvis ubetydelig Forseelse. Paa den anden Side vil det Skib, der ikke har Lods, altid kunne gøres ansvarligt. Kanalbestyrelsens Formand vil indskrænke Ansvar til Skib og Fragt. Dette er dog ikke noget nyt, men har altid været saaledes. Rederen har altid kun hæftet med Skib og Fragt for sine Undergivnes nautiske Fejl. Naar nu Formanden yderligere erklærer, at Skibsføreren kun skal gøres ansvarlig for alvorlige Fejl og Pligtforsømmelse, saa overskrider han herved sin Myndighed. Den Ladning, som er i Skibet, og som altid er uden Skyld, kan selvfølgelig nu som for gøre Ansvar gældende imod Skibet og behøver ikke at paavise alvorlige Fejl eller Pligtforsømmelse hos Skibsføreren. Derimod vil det altid blive Fragtførerens Sag at bevise sin Uskyldighed.

Et Skibs Stilling, der ikke har Lods, overfor et Skib, der har Lods, og med hvilket det kommer i Kollision, bliver ikke i mindste Maade ændret ved Formandens tilsyneladende Indrømmelser, fordi Formanden ingen Bestemmelsesret har herover. I Virkeligheden stiller Sagen sig jo forsaavidt anderledes, som det beskadigede Skib maa paavise Skadestifterens Skyld, men dette har altid været saaledes og bliver ikke ændret ved denne ny Bestemmelse. Formandens Indrømmelse kan kun dreje sig om, at Skibsførerens nautiske Fejl ikke skal tages i Betragtning, naar det angaar Beskadigelse af Kanalens Værker. Her drejer det sig dog altid om forholdsvis mindre Skader; noget større Tilfælde er i det mindste ikke kendt.

Undet bliver ved at være det, at det ene Skib er under Kanalodsens Beskyttelse og det andet ikke. At Retterne vil skænke en erfaren Betjents Vidnesbyrd, som selv tilmed ingen Risiko løber, større Tiltro end en Skibsførers, for hvem Uheldet endogsaa kan faa pekuniære Følger, er ganske forstaaeligt.

For Assurandøren drejer det sig om Spørgsmaalet, om Formindskelsen af Kollisionssandsynligheden er større end den Indskrænkning i hans retslige Stilling, som han maa vente sig. Indsenderen er fremdeles af den Mening, at Assurandørens Risiko bliver større, thi ved den Fordel, som han vinder, drejer det sig kun om en Sandsynlighed, medens det er sikkert, at hans Rettsstilling bliver ringere.

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m)

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**2980. Afmærkning inddraget for Vinteren. Varselfyr slukket. Søminekorpsets Øvelsesplads, Kjøbenhavn, Sundet.** Den 13de December 1912 er Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads ved Forterne Mellemfort og Provosteen inddraget og Varselfyrene slukket. (Se Danske Lods, Side 299). 55° 41' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd.

**2981. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.** »Saltholm-Flak NV.«, Sundet. Klokketønden »Saltholm-Flak NV.« er ombyttet med Vintersømærket. 55° 42' (40") N. Br. 12° 41' (48") Ø. Lgd.

**2982. Vrag, Nordenhus. Fyen Ø.-Kyst. Store-Bælt.** En Skonnert er sunket NØ. for Nordenhus c. 2 Sm fra Land. Vraget vil blive eftersøgt og almærket med en Vraglystønde. Nordenhus: 55° 22½' N. Br. 10° 46½' Ø. Lgd.

**2983. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.** »Bøgestrøm«. Østersøen. »Bøgestrøm« Klokketønde er ombyttet med Vintersømærket. 55° 08' (03") N. Br. 12° 16' (18") Ø. Lgd.

**2984. Dybde over Vrag. Bøgestrøm. Smaalands-Farvandet.** Dybden over den paa S-Siden af Indløbet til Bøgestrømen sunkne Jagt »Anna«, der ligger c. 40 m V. fra den yderste Slag med 2 Halmviske, er nu 2,4 m. Vraget: 55° 07' (20") N. Br. 12° 15' (10") Ø. Lgd. (Kort Nr. 257. Danske Lods, Side 573.) (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 1988. Kjøbenhavn 1912.)

### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt

**2985. Vrag. Falsterbo VSV. Østersøen.** Ifølge Telegram fra Løds-kaptajnen i Malmö er en Galease sunket paa 55° 20' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd. Masttoppene er over Vandet. Vraget vil blive eftersøgt.

**2986. Vrag forgæves eftersøgt. Utängan SØ. Østersøen.** Vraget af Skonnerten, som var observeret paa 55° 50' N. Br. 16° 15' Ø. Lgd., er forgæves eftersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2933. Kjøbenhavn 1912.)

**2987. Sømærke forandres. Sjollen S. Flinterøden. Sverrig.** Ved Forsaarsudlægningen 1913 ombyttes den sorte og hvide Prik med 2 mod hinanden vendte Kegler med en Slage uden Topbetegnelse. 55° 37' 32" N. Br. 12° 53' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182 og 210.)

**2988. Sømærke inddrages. Kalmar. Kalmarsund.** Ved Forsaarsudlægningen 1913 inddrages følgende Sømærke ved Kalmar: 1) Stagen med Kost paa 56° 41' 24" N. Br. 16° 28' 30" Ø. Lgd. 2) Stagen paa 56° 40' 19" N. Br. 16° 28' 38" Ø. Lgd. 3) Stagen paa 56° 39' 23" N. Br. 16° 24' 17" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

**2989. Afmærkning forandres. Borgholm. Kalmarsund.** Ved Forsaarsudlægningen 1913 sker følgende Forandringer i Afmærkningen i Nærheden af Borgholm: 1) Marsgårdskulan Vager flyttes fra 56° 56' 56" N. Br. 16° 42' 11" Ø. Lgd. til 56° 57' 03" N. Br. 16° 42' 11" Ø. Lgd. 2) En Slage udlægges paa 56° 56' 45" N. Br. 16° 37' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

**2990. Afmærkning forandres. Timmernebben. Kalmarsund.** Ved Forsaarsudlægningen 1913 sker følgende Forandringer ved Afmærkningen ud for Timmernebben: 1) Stagen med Kost paa 56° 58' 40" N. Br. 16° 32' 23" Ø. Lgd. ved Sällöban inddrages. 2) Stagen paa 56° 58' 19" N. Br. 16° 32' 17" Ø. Lgd. flyttes til 56° 58' 04" N. Br. 16° 32' 32" Ø. Lgd. 3) Stagen med Kost paa 56° 58' 06" N. Br. 16° 32' 24" Ø. Lgd. flyttes til 56° 58' 01" N. Br. 16° 32' 37" Ø. Lgd. 4) Stagen paa 56° 56' 45" N. Br. 16° 30' 25" Ø. Lgd. flyttes til 56° 56' 46" N. Br. 16° 30' 36" Ø. Lgd. 5) En Slage udlægges paa 56° 56' 49" N. Br. 16° 31' 29" Ø. Lgd. 6) Den røde Vager paa 56° 56' 30" N. Br. 16° 33' 13" Ø. Lgd. flyttes til 56° 56' 27" N. Br. 16° 33' 29" Ø. Lgd. 7) Stagen paa 56° 56' 18" N. Br. 16° 32' 43" Ø. Lgd. flyttes til 56° 56' 26" N. Br. 16° 32' 43" Ø. Lgd. 8) En Slage udlægges paa 56° 56' 18" N. Br. 16° 33' 33" Ø. Lgd. 9) Stagen paa 56° 56' 09" N. Br. 16° 30' 11" Ø. Lgd. flyttes til 56°

Lysvinkel i Austruweel hvide og grønne, faste Fyr lyser nu fra S. 7° V. gennem V. til N. 89° V. 51° 14' N. Br. 4° 23' Ø. Lgd.

**3013. Vrag almærket. Princes Channel. Themsen, England.** Omtrent midt i Princes Channel, 8 Kbl S. 18° Ø. fra Girdler Baake, ligger Vraget af Søfisket »Llama« med 2 Master c. 4½ m over Vandet. Ved Vraget er udlagt et Mærkeskib, der viser de sædvanlige Signaler. En grøn Vragtønde er udlagt 55 m N. 4° V. fra Vraget. 51° 28' 54" N. Br. 1° 11' 04" Ø. Lgd.

**3014. Afmærkning forandret. Knob Channel. Themsen.** Omlytningene af Sømærkerne i Knob Channel er udfort. c. 51° 31' N. Br. 1° 04' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2726. Kjøbenhavn 1912.)

**3015. Lys- og Klokketønde atter udlagt. Barrow Deep. Themsen.** Lys- og Klokketønden er atter udlagt c. 2 Kbl N. 19° Ø. fra Barrow Lys- og Klokketønde, der ligger paa c. 51° 41½' N. Br. 1° 18¾' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2781. Kjøbenhavn 1912.)

**3016. Tønde ombyttet med Lystønde. Colne River.** Den sorte Stumpitønde, der ligger 6½ Kbl S. 71° V. fra Colne Point Baake, er ombyttet med en sort Lystønde, som viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. 51° 45' 55" N. Br. 1° 01' 48" Ø. Lgd.

**3017. Grund fundet. Cutler Bank S. Harwich Approach.** En Grund med 6,4 m Vand er fundet 4½ Kbl S. 48° Ø. fra South Cutler Tønde. V. og VSV. for denne Tønde er der 6,4 à 7 m Vand indtil 6 Kbl fra Tønden. South Cutler Tønde: 51° 57¾' N. Br. 1° 26¾' Ø. Lgd.

**3018. Fyrskibet »Smith's Knoll« flyttet og Taagesignal forandret. Lys- og Klokketønde udlagt. Smith's Knoll.** »Smith's Knoll« Fyrskib er flyttet c. 8 Sm S. i til Grundens S.-Kant og ligger paa 52° 43' 30" N. Br. 2° 15' 00" Ø. Lgd. (iflg. engelsk Kort 1094). Taagesignal gives med Sirene. 2 Sted hver 1 Minut, Stød 6 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 49,5 Sek. En Undervandsklokke giver Tre-Slag efterfulgt af 10 Sek. Pause.

Paa Fyrskibets Plads: 52° 51' 30" N. Br. 2° 15' 00" Ø. Lgd. (iflg. engelsk Kort Nr. 1094) er der udlagt en sort Lys- og Klokketønde, »Smith's Knoll«, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1982. Kjøbenhavn 1912.)

**3019. »Leman and Ower« Fyrskib ombyttet med Lystønde.** »Leman and Ower« Fyrskib er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med To-Formærker hver 10 Sek. 53° 09' N. Br. 1° 58' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1983. Kjøbenhavn 1912.)

**3020. »Gromer Knoll« Fyrskib udlagt.** »Gromer Knoll« Fyrskib er udlagt paa 53° 16' 20" N. Br. 1° 16' 30" Ø. Lgd. Fyrskibet viser hvide og røde Blink, 3 Blink hver 45 Sek., hvidt Blink 2,5 Sek., Mørke 6 Sek., rødt Blink 2,5 Sek., Mørke 6 Sek., hvidt Blink 2,5 Sek., Mørke 25,5 Sek. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: c. 11 Sm. Det har en Trekant paa Toppen 19 m over Vandet. Et Taagehorn giver To-Stød hver 2 Min. Hvert Støds Varighed c. 4 Sek. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1984. Kjøbenhavn 1912.)

**3021. »Swarte Bank« Fyrskib udlagt.** »Swarte Bank« Fyrskib er udlagt paa 53° 27' 30" N. Br. 2° 46' 00" Ø. Lgd. Det viser hvidt Ek-Blink hver 15 Sek., Blink 1,5 Sek., Mørke 13,5 Sek. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm. Taagesignal gives med Sirene, Fire-Stød hver 1 Minut, Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 46 Sek. En Undervandsklokke giver To-Slag hver 5 Sek. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1985. Kjøbenhavn 1912.)

**3022. »Outer Dowsing« Fyrskib flyttet og forandret. Lystønde udlagt.** »Outer Dowsing« Fyrskib er nu flyttet til 53° 38' 40" N. Br. 0° 59' 20" Ø. Lgd. og viser hvidt To-Blink hver 30 Sek., Blink 2,5 Sek., Mørke 2,5 Sek., Blink 2,5 Sek., Mørke 22,5 Sek.

En sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med To-Formærker hver 10 Sek., er udlagt paa 53° 26' 00" N. Br. 1° 06' 30" Ø. Lgd. Denne Lystønde skal om kort Tid ombyttes med en Lys- og Fjøløtønde, »Mid Outer Dowsing«. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1986. Kjøbenhavn 1912.)

**3023. Vragmærkeskib inddraget. »Bull« Fyrskib NV. River Humber.** Mærkeskibet ved Vraget af Fiskefarfojet »Amaranth«, der ligger 5½ Kbl N. 55° V. fra »Bull« Fyrskib, er inddraget. 53° 34' N. Br. 0° 05' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2654. Kjøbenhavn 1912.)

**3024. Mast observeret. River Humber Approach.** En Mast er observeret 4,4 Sm N. 67° Ø. fra Spurn Point Fyr, som ligger paa c. 53° 35' N. Br. 0° 67' Ø. Lgd.

#### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

**3025. Havnessignaler forandres. Dover Harbour, England.** Det nuværende Natsignal, der gives fra S.-Molehovedet ved Dover Harbour, for at Skibe ikke maa staa ind, er bortfaldet da Løbet ikke er klart, og i Stedet for tilkendegives dette ved, at der hverken vises Vandstands-signaler paa det N.-lige eller det S.-lige Molehoved. S.-Molen: 51° 07' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

56° 15' N. Br. 16° 30' 12" Ø. Lgd. 10) Stagen med Kost paa 56° 55' 38" N. Br. 16° 32' 45" Ø. Lgd. forsvnes med 2 opadvendte koste. (Kort Nr. 205 og 206.)

**2991. Aftærkning forandres.** **Dänman V. Kalmarsund.** Ved Fornarsudlægningen 1913 sker følgende Forandringer ved Aftærkningen V. for Dänman: 1) Kosten paa Vageren paa 57° 04' 13" N. Br. 16° 37' 36" Ø. Lgd. vendes opad. 2) En Stage med Kost udlægges paa 57° 03' 37" N. Br. 16° 40' 06" Ø. Lgd. ved Dänman. 3) Stagen med Kost paa 57° 03' 13" N. Br. 16° 38' 06" Ø. Lgd. flyttes til 57° 03' 04" N. Br. 16° 38' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.)

**2992. Aftærkning forandres.** **Rund og Vallö. Kalmarsund.** Ved Fornarsudlægningen 1913 sker følgende Forandringer ved Aftærkningen ved Rund og Vallö: 1) Den sorte Vager med Ballon paa 57° 09' 44" N. Br. 16° 34' 45" Ø. Lgd. Ø. for Rund ombyttes med en Stage. 2) En Stage med Kost udlægges paa 57° 07' 56" N. Br. 16° 32' 30" Ø. Lgd. V. for Størrund. 3) En Stage udlægges paa 57° 06' 35" N. Br. 16° 33' 21" Ø. Lgd. Ø. for 1<sup>a</sup> m Grund. 4) Stagen paa 57° 06' 27" N. Br. 16° 33' 50" Ø. Lgd. indrignes. (Kort Nr. 205 og 206.)

**2993. Fyr tændt.** **Mörbylång. Öland.** Ved Mörbylång er tændt følgende Fyr: 1) To røde, faste Ledelyr, der holdt overet i Pejling N. 81° Ø., leder gennem Indløbet fra Kalmarsund til Yderenden af den gravede Rende. Bagfyret staar paa 56° 52' 09" N. Br. 16° 23' 48" Ø. Lgd. Flammens Højde: 9 m. Forfyret staar paa 56° 32' 08" N. Br. 16° 23' 29" Ø. Lgd. Flammens Højde: 3½ m. Afstanden mellem Fyrene er 340 m.

2) To grønne, faste Ledelyr, der holdt overet i Pejling S. 55° Ø., leder gennem den e. staa paa det N.-lige Havnehol. Flammens Højde: 6 m. Afstanden mellem Fyrene er 130 m. Fyrene brenner fra 6te Juli til 6te Juni. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 82. Kjøbenhavn 1912.)

**2994. Sømærke udlægges.** **Kylej. Gotland.** Ved Fornarsudlægningen 1913 udlægges en Stage med Kost paa Ø. Siden af Løbet til Kylej paa 57° 43' 14" N. Br. 18° 50' 00" Ø. Lgd. ved Briggrundet. (Kort Nr. 205 og 206.)

**2995. Aftærkning forandres.** **Fårö. Gotland.** Ved Fornarsudlægningen 1913 sker følgende Forandringer ved Aftærkningen ved Fårö: 1) Den sorte Pyramidestønde paa 57° 59' 57" N. Br. 19° 21' 47" Ø. Lgd. N. for Torhullshällan ombyttes med en Stage. 2) En sort Vager med hvidt Balle og Ballon udlægges paa 57° 57' 10" N. Br. 19° 24' 00" Ø. Lgd. ved Kittlarne. (Kort Nr. 205.)

**2996. Aftærkning forandres.** **Qvædd og Grindö. Smålandskusten.** Ved Fornarsudlægningen 1913 sker følgende Forandringer ved Aftærkningen ved Qvædd og Grindö: 1) Den sorte Vager paa 58° 03' 56" N. Br. 16° 49' 45" Ø. Lgd. ombyttes med en Stage. 2) Stagen paa 58° 03' 55" N. Br. 16° 50' 15" Ø. Lgd. ombyttes med en sort Vager med Ballon. 3) Stagen med Kost paa 57° 53' 44" N. Br. 16° 48' 13" Ø. Lgd. flyttes e. 200 m NNV. efter. (Kort Nr. 205 og 206.)

**2997. Aftærkning forandres.** **Yxnö Ø. Norrköping Skærpaart.** Ved Fornarsudlægningen 1913 flyttes Stagen paa 58° 35' 09" N. Br. 16° 48' 57" Ø. Lgd. e. 60 m S. t. Ø. efter.

**2998. Aftærkning forandres.** **Hudiksvall. Bottniske Bugt.** Ved Fornarsudlægningen 1913 ombyttes den røde Tønde paa 61° 40' 17" N. Br. 17° 16' 10" Ø. Lgd. ved Batteruddens med en Stage med opadvendt Kost.

**2999. Sømærke udlægges.** **Nordmalingsfjärden. Bottniske Bugt.** Ved Fornarsudlægningen 1913 udlægges en Stage paa 63° 27' 57" N. Br. 19° 36' 52" Ø. Lgd. Ø. for 3<sup>a</sup> m Grund. sker følgende Forandringer ved Aftærkningen ved Holmhörne: 1) En sort Vager med hvidt Balle og Ballon udlægges paa 63° 41' 15" N. Br. 21° 00' 30" Ø. Lgd. 2) En sort Vager med hvidt Balle og 2 Balloner udlægges paa 63° 36' 40" N. Br. 20° 54' 45" Ø. Lgd. 3) Den faste Prik paa Ytre Gadsströvan paa 63° 34' 30" N. Br. 20° 44' 28" Ø. Lgd. indrignes, og en rød Vager med 1 Ballon mellem 2 nedadvendte koste udlægges paa 63° 34' 10" N. Br. 20° 43' 45" Ø. Lgd. 4) En rød Vager med 1 nedadvendt kost over 1 Ballon udlægges paa 63° 46' 36" N. Br. 20° 46' 42" Ø. Lgd. 5) En rød Vager med 2 nedadvendte koste over 1 Ballon udlægges paa 63° 43' 47" N. Br. 20° 49' 01" Ø. Lgd. 6) En Stage udlægges paa 63° 48' 34" N. Br. 20° 55' 30" Ø. Lgd.

**3001. Sømærke udlægges.** **Kallholm. Utsviken. Bottniske Bugt.** Ved Fornarsudlægningen 1913 udlægges følgende Sømærker i Kallholm Havn: 1) En Stage paa 64° 39' 30" N. Br. 21° 17' 40" Ø. Lgd. 2) En Stage paa 64° 39' 59" N. Br. 21° 17' 14" Ø. Lgd. 3) En Stage paa 64° 40' 16" N. Br. 21° 16' 12" Ø. Lgd. 4) En Stage med Kost paa 64° 40' 23" N. Br. 21° 16' 00" Ø. Lgd.

**3002. Sømærke udlægges.** **Rödskallen. Bottniske Bugt.** Ved Fornarsudlægningen 1913 udlægges en rød Vager med 2 opadvendte koste over 1 Ballon paa 65° 17' 39" N. Br. 22° 23' 15" Ø. Lgd. S. for Landgrunden ved Rödskallen.

**3003. Lys- og Fløjteønde drevet fra Station.** **Stolpe Banke. Tyskland.** Ifølge Telegram

fra »Marineamt« i Berlin er Stolpe Banke Lys- og Fløjteønde drevet fra Station. 559 00½ N. Br. 16° 37½' Ø. Lgd.

**3004. Lys- og Klokketønde ulagt.** **Travemünde. Tyskland.** Ud for Indløbet til Travemünde er ulagt en sort og rød lodret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvide Lys med En-Formarkelser hver 3 Sek., Lys 1<sup>a</sup> Sek., Morke 1<sup>a</sup> Sek., Flammens Højde: 4 m. Lysene: 10 Sm. Klokker giver Et-Slag hver 3 Sek. 539 58 30" N. Br. 10° 54' 39" Ø. Lgd. Positionen svarer til danske kort; naar der bruges 6" til Br., svarer den til tyske kort. (Kort Nr. 157, 160 og 245.)

## II. Kattegat og Skagerrak.

**3005. Aftærkning forandres.** **Bøhuskusten. Sverrig.** Ved Fornarsudlægningen 1913 sker følgende Forandringer ved Aftærkningen af Bøhuskusten: 1) En rød Vager med 1 opadvendt kost over 1 Ballon udlægges paa 57° 38' 38" N. Br. 11° 36' 07" Ø. Lgd. ved Grundu Rygren. 2) Den sorte Tønde paa 58° 01' 50" N. Br. 11° 30' 33" Ø. Lgd. i Kykesund flyttes til 58° 05' N. Br. 11° 30' 30" Ø. Lgd. 3) En Stage udlægges paa 58° 13' 47" N. Br. 11° 45" Ø. Lgd. ved Grundu Klan Ø. for gasø. 4) En Stage udlægges paa 58° 15' 14" N. Br. 11° 27' 58" Ø. Lgd. Ø. for Mausholmen. 5) En sort Vager med Ballon udlægges paa 58° 15' 52" N. Br. 11° 22' 05" Ø. Lgd. N. for Harpöbådan. 6) En rød Vager med 1 opadvendt kost over 1 Ballon udlægges paa 58° 18' 50" N. Br. 11° 13' 45" Ø. Lgd. SV. for S. Astårrelt. (Kort Nr. 211, 236 og 246.)

## III. Nordseen, Nordhavet og Hvide Hav.

**3006. Belysning ved Vrag.** **Eiben. Tyskland.** De hvide, faste Fyr paa Due d'Alberne ved Vraget af Hammeren »Vandalia« er nu tændt. I Fyret paa Due d'Alben udlægges Vraget er indsat en Lysvinke, der viser midt fast Lys fra S. 34° Ø. til S. 24° Ø. over Vandet og e. 20 m paa hver Side af dette. I Fyret paa Due d'Alben ovenfor Vraget — ved Rhyngplate — er indsat en Lysvinke, som viser grønt, fast Lys fra N. 88° V. til N. 70° V. over Vraget og 30 Å 40 m paa hver Side af dette. Øvre Due d'Albe: 59° 45' 02" N. Br. 9° 25' 13" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2834. Kjøbenhavn 1912.)

**3007. Vrag. Eiben.** Fyrtøren »Ebnua« er stukket i 14 m Vand e. 615 m NNV. fra den nedre Fyr-Due d'Albe ved Vraget af »Vandalia«. Bjergningsfarthøje fører et rødt flag over en sort Ballon eller et grønt Lys over et hvidt Lys. Disse farthøje skal passeres paa den Side, hvor de viser to Balloner eller to hvide Lys. 59° 45' N. Br. 9° 24' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2834. Kjøbenhavn 1912.)

**3008. Grønt borttaget.** **Jade.** 8 m Stedet paa 59° 39' 29" N. Br. 8° 06' 07" Ø. Lgd. er udtaget til 8 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2567. Kjøbenhavn 1912.)

**3009. Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjteønde.** **Noordostgat. Zæegat van Terschelling.** Holland. Noordergronden Lystønde er ombyttet med en Lys- og Fløjteønde, i øvrigt uforandret. 53° 26' N. Br. 5° 07' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 968. Kjøbenhavn 1912.)

**3010. Fyr tændes.** **Harringen. Zuidtersee.** Paa Hovedet af den forlængede S.-lige Havne-dæmning ved Harringen tændes i den sidste Halvdel af d. M. et hvidt Fyr med To-Formarkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Morke 1<sup>a</sup> Sek., Lys 2 Sek., Morke 1<sup>a</sup> Sek. Lys et forstærket i Retning af Polledam Farvand. Flammens Højde: 9 m. Naar dette Fyr tændes, slukkes det hvide, faste Fyr paa det ydre N.-lige Havnehol paa e. 59° 10' N. Br. 5° 24' Ø. Lgd. Et rødt Lysfyrt, der viser Et-Lys hver 2 Sek., Lys 0<sup>a</sup> Sek., Morke 1<sup>a</sup> Sek., tændes paa Yderenden af den N.-lige forlængede Dæmning; samtidig slukkes det røde, faste Fyr, der vises fra en Pæl ved Havnens indre. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 9 Sm.

Et grønt Lysfyrt, der viser Et-Lys hver 2 Sek., Lys 0<sup>a</sup> Sek., Morke 1<sup>a</sup> Sek., tændes paa Yderenden af den S.-lige forlængede Dæmning; samtidig slukkes det grønne, faste Fyr paa Enden af denne. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 9 Sm.

Det røde og det grønne Lysfyrt paa de ydre Havneholer forandres til at vise henholdsvis rødt, fast og grønt, fast Lys.

Et grønt, fast Fyr tændes paa den S.-lige forlængede Dæmning i en Linie gennem Midten af den ny Havnedæmning. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 6 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 814. Kjøbenhavn 1912.)

**3011. Signalmast opført.** **Hoek van Holland.** En Signalmast, til Brug ved de særlige Signaler for Andværing af Havne, er opført 50 m N.-lig fra Signalkstationen for Tidvandssegnalerne ved Hoek van Holland. 51° 58' 55" N. Br. 4° 06' 44" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 696. Kjøbenhavn 1912.)

**3012. Tønde flyttet.** **Fyr forandret.** **Austruweel. Scheide. Belgien.** Spidstønde Nr. 60 ved Austruweel ligger nu i 5 m Vand paa 51° 13' 54" N. Br. 4° 23' 58" Ø. Lgd. Den grønne

## V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

**3026. Vrag rapporteret. Biscayske Bugt. Atlanterhavet.** Et overflydt Vrag med Master af Træ, c. 3½ m over Vandet, er den 5te December 1912 observeret paa 46° 28' N. Br. 6° 53' V. Lgd.

**3027. Tønde udlagt. La Penfeld. Brest. Frankrig.** Paa Ø-Siden af Indløbet til La Penfeld opføres endnu en Stændæmning. Yderenden af Arbejdspladsen er afmærket med en sort Tønde, der ligger 170 m fra Fer-à-Cheval Fyr, som ligger paa c. 48° 23' N. Br. 4° 30' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1282. Kjøbenhavn 1912.)

**3028. Fyrs Beliggenhed. Bermeo. Spanien N.-Kyst.** Det ny Fyr ved Bermeo ligger paa Rosas (Rosape) Punt paa V-Siden af Indløbet til Rosape Dal. 43° 25' 04" N. Br. 2° 42' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2547. Kjøbenhavn 1912.)

**3029. Fyr tændt. Grand Bassam. Côte d'Ivoire.** Fransk V.-Afrika. Paa Yderenden af Grand Bassam Værft er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Lysevne: 13 Sm. 5° 11' 30" N. Br. 9° 43' 45" V. Lgd.

**3030. Fyr tændt. Cabras. Fuerteventura Ø.-Kyst. Canariske Øer.** Paa Yderenden af Cabras Havneude er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyret vil sandsynligvis blive forandret til et grønt, fast Fyr. c. 28° 29' N. Br. 13° 52' V. Lgd. (Kort Nr. 91.)

**3031. Fyr flyttet. North Rustico. Prince Edward Island N.-Kyst.** North Rustico hvide, faste Ledelyr er flyttet. Forfyrret staar nu paa Sandhøjeene paa Ø-Siden af Indløbet, 33 m fra Yderenden af Bolgebrøderen. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 5 Sm. 46° 27' 25" N. Br. 63° 16' 47" V. Lgd. Bagfyrret staar 70 m S. 13° Ø. fra Forfyrret. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyrene overet i Pejling S. 13° Ø. leder for Indgaende ind til Skæringen med den røde Fyrline, som fører til Ankerpladsen i Havnen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1915. Kjøbenhavn 1910.)

**3032. Tønde udlagt. Salamander Rock. Halibut Islands V. Nova Scotia S.-Kyst.** Paa V-Siden af Salamander Rock er udlagt en rød Spiritønde i 9, m Vand. 44° 54' 05" N. Br. 62° 13' 43" V. Lgd.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**3033. Nødsignaler. Meloria Banke, Vada og Formiche di Grosseto. Italien V.-Kyst.** Fra 1ste Januar 1913 gives fra nedennævnte Fyrstationer Signal for, at Hjælp er paatrengende nødvendigt, ved at der hejses en sort Kugle: 1) Fyrskibet paa N-Enden af Meloria Banke. c. 43° 36' N. Br. 10° 12' Ø. Lgd. 2) Fyrtaarnt paa S-Enden af Meloria Banke. 43° 32' 45" N. Br. 10° 13' 11" Ø. Lgd. 3) Fyrtaarnt paa Vada Grund. 43° 19' 11" N. Br. 10° 21' 54" Ø. Lgd. 4) Fyrtaarnt paa Formiche di Grosseto. 42° 34' 33" N. Br. 10° 52' 57" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2171. Kjøbenhavn 1909.)

**3034. Fyr forandret. Spize Vranac. Østerrig-Ungarn.** Spize Vranac grønne Fyr med Formørkelser er forandret til et rødt Fyr med Formørkelser. Synsvidde: 4 Sm. 44° 15' N. Br. 14° 48' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1455. Kjøbenhavn 1912.)

## X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**3035. Grund fundet. Straat Berhala. Sumatra Ø. Kyst.** En Grund med 8, m Vand er fundet 19, m S. 61° Ø. fra Midten af Berhala. c. 1° 01' S. Br. 104° 41' Ø. Lgd.

**3036. Fyrskib og Lystønder flyttas. Barito River. Bermeo S.-Kyst.** Fyrskibet ved Indløbet til Barito River paa c. 3° 38', S. Br. 114° 30' Ø. Lgd. er flyttet 350 m Ø. efter, den hvide Lystønde i Løbet 85 m V. efter og den sorte Lystønde 230 m V. efter. Den hvide Lystønde ligger nu omtrent midt i Farvandet, og den skal forandres til rød og sort vandret stribet. Linten: Fyrskibet overet med den hvide Lystønde gaar kun lidt fri af Løbets Ø-Side.

**3037. Rev. Che Tô V. Taidong Kang. Korea (Chosen) V.-Kyst.** 2 Kbl. S. 73° V. fra NV-Pynten af Che Tô er funden en grund med 1 m Vand, der ligger i 11 m Vand. Che Tô: 38° 41' 34" N. Br. 125° 22' 27" Ø. Lgd.

**3038. Taagesignal. Soya Misaki. Hokushu N.-Kyst. Japan.** Ved Soya Misaki Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, hver 1 Min. 4 Sek., Stud 4 Sek., Pause 1 Min. 45° 31' 23" N. Br. 141° 56' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2685. Kjøbenhavn 1912.)

**3039. Fyr tændt. Naze Kô. Amami O Shima. South-Western Islands.** Paa Borose Zaki er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 64° V. gennem V. og N. til N. 46° Ø. Flammens Højde: 105 m. Synsvidde: 13 Sm. 28° 26' 41" N. Br. 129° 31' 20" Ø. Lgd.

## Fragtmarkedet.

Der har kun været fragtet forholdsvis lidt i den forløbne Uge, og i de fleste Retninger blev der akcepteret lavere Rater. Begæret efter Tonnage har intet Steds været presserende, hvorimod flere Forhold bidrog til at svække Markedet. Først og fremmest øvede Strejken i Tyne-distriktet en ugunstig Indflydelse paa Markederne i Skotland og Wales, hvortil Rederne søgte hen, men heldigvis blev Strejken bilagt i Søndags og Arbejdet genoptaget i Mandags. Den heldige Virkning heraf spores allerede paa Kulfragterne, som i hvert Fald fra Østikysten og navnlig ad Østersøen til ligger afgjort bedre end for én Uge siden. Der er næppe Tvivl om, at Middelhavsfragterne ogsaa vil rette sig noget i nær Fremtid, naar det bliver lettere at skaffe »Stems«, men Sagen er, at det for Øjeblikket er særdeles vanskeligt at faa ganske prompte Baade anbragt, da Eksportørerne har taget saa megen Tonnage op pr. December. Hvad de hjemgaende Markeder angaar, da ligger Sortehavet særdeles flovt, saa at flere Baade end ellers har søgt ud til Indien eller til U. S. i Ballast, hvilket naturligt ogsaa har gjort disse Markeder lidt flovere. I denne Forbindelse skal vi dog igen bemærke, at selv om de nuværende Rater er en Del lavere end da de for et Par Maaneder siden var paa deres Højdepunkt, saa levner de dog ganske pæne Fortjenester. La Plata var livlig og fast ved Midten af forrige Uge, men blev pludselig ret stille for nogle Dage siden. Der indløber dog fremdeles Meddelelser om en god Høst, saa muligvis bliver der snart mere Liv igen. For Baade paa Timecharter er der stadig mange Ordre, men gennemgaende synes der ikke at være saa megen Tilbøjelighed hos Rederne til at

slutte til de lave Rater, der i Øjeblikket indicere, selv om de giver gode Fortjenester.

Blandt de senere Befragtninger paa Timecharter kan vi nævne 2.250 Tons d. w. (bygget 1882) £. 510 pr. Maaned for fem Aar, 850 Tons d. w. £. 450 for ét Aar, 4.150 Tons d. w. £. 1.050 for seks Maaneder, alle for evropæisk Fart, 5.600 Tons d. w. 4/9 pr. Ton (£. 1.330) for tre Aar, U. S. Vestindien etc. Levering og Tilbagelevering paa denne Side. Befragtninger i de enkelte Markeder fandt iøvrigt bl. a. Sted som følger:

Østern. Ris Kohsichang/U. K. eller Kontinentet 33/ én Lossehavn, 33/6 to Lossehavne, Rangoon/Aleksandria og Liverpool 31/, begge pr. Januar—Februar. Erts Bombay/Baltimore eller Filadelfia 23/6 pr. Januar, 23/ Barrow, 23/ à 23/6 Dodvægt til to Havne U. K. eller Kontinentet. Hvide fra Australien til Evropa 40/ à 42/6.

Sortehavet etc. Korn Novorossisk 12/ any., 12/6 Hamburg (18.000 Qrs.), Nikolajeff eller Odessa 10/3 Hamburg eller Weseren (4.000—5.000 Tons Baade), Kustendie/Marseille Fres. 13¼, alt pr. prompt. Erts fra Poli 13/6 Garston, 13/3 Rotterdam, 13/9 Antwerpen, Nikolajeff, Rotterdam 8/3 (7.000 Tons Baad med 2.500 Tons daglig Lastning og Losning).

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria/Hamburg 9/ pr. December (4.400). Salt fra Sicilien til Norges Vestkyst 10/6 à 11/6. Fosfat Stax (to Pladser)/Nantes Fres. 8¾ (3.200). Erts Talanta Kanalen/West Hartlepool 8/6 (5.000), Emden 7/9 (4.800), Porman/Maryport 8/, Bueau 9/3, Oslebshausen 7/3, Aguilas/Calais 8/. Fra Bilbao betaltles 5/7½ Newport, 6/6 Glasgow, 6/9 Middlesbro, 5/7½ à 5/9 Rotterdam.

Nordamerika. Havre Filadelfia eller Baltimore/Rotterdam 3¼½, Antwerpen 3/6, Hamburg 3/7½, tungt



## Bekendtgørelser m. m.

3040. Farvandsbestemmelse. Danmark. — Konstantinopel er erklæret kolerasmittet.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korts eller  
Iloga Nr.

N betyder: Nye Kort eller ny Ilog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

N	3778	The World. — Telegraph chart of the World, sheet I.
N	3779	The World. — Telegraph chart of the World, sheet II.
N	3780	The World. — Telegraph chart of the World, sheet III.
R	3116	Scotland, west coast. — Island ofIslay.
R	1409	Scotland, east coast. — Aberdeen to Banff.
R	773	Mediterranean. — Gibraltar to Adra.
R	1194	Mediterranean. — Cartagena harbour.
R	676	Mediterranean. — Tyrrhenian sea.
R	1910	River St. Lawrence. — Goose island to Quebec.
R	315	China sea. — Approaches to Haifong.
R	773	China sea. — Approaches to Haifong.

Korn 4/6 Lissabon, 5/4½ Middelhavet én Lossehavn, 5/6 to Losehavne, 5/7½ tre Lossehavne. Kul Norfolk eller Newport News 20/ La Plata. Tømmer fra Golfen 175/ à 180/ River Plate, 130/ à 132/6 to Havne U. K. eller Kontinentet, 140/ Vestitalien én Lossehavn, 142/6 to Lossehavne. Timecharter 10/ à 11/ Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 22/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. December, 22/6 à 23/3 pr. Januar—Februar. Fra Bahía Blanca sluttedes nogle store Baade til c. 23/6 O. C. pr. Januar—Februar.

Østersøen. Fra Reval 1/4½ Hvedebasis Rotterdam, Fres. 23 Hør til Ghent. Fra Windau eller Libau 10½ d. à 11 d. Havrebasis Rotterdam, 1/2¼ London, 1/4½ Dunkerque, 1/6 Rouen. Hør fra Riga Fres. 23—24 Ghent, 25 Dunkerque. For Trælast noteres fra Riga 31/ D. B. til Grangemouth, 34/ London, 43/ D. B. 1/3 Boards Manchester, Fres. 38 Rouen, 48 Bordeaux. Fra Königsberg til Rotterdam 1/4½ Hvedebasis. Sukker Danzig/London 6/6 à 6/9.

Kulfragterne. Fra Østkysten 8/ Middelfart (850), 6/9 Kiel (1,900), 7/ Randers (1,500), 6/ à 6/6 Riga, 3/9 Rotterdam (2,900), 10/9 Palermo (1,500), 11/ à 11/3 Genua, Savona eller Livorno, 9/3 Aleksandria (5,000). Fra Cardiff eller Newport 4/4½ Antwerpen (4,000), 9/ Sveaborg (2,300), 8/ Gibraltar (1,800), Fres. 9/ Algier (2,400), 9/ à 10/ Genua, 10/6 Venedig (5,400), 10/6 à 11/ Triest (5,000—6,000), 10/6 Port Said, 13/ Colombo (6,000), 9/6 à 10/ Las Palmas eller Teneriffa. 16/ Rio Janeiro, 16/6 River Pløte. Skrevet den 18. December 1912.

## Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i det hele ikke meget Liv, der er færre prompte Laster, og Rederne er utilbøjelige til at akceptere Befragternes Tilbud, saa at der nu er en Del Sejlere oplagte. Kornlaster fra Danmark, Sverig og Tyskland er kun faa. Vestsverig og Østnorge har nogle faa Trælaste, som det ogsaa er vanskelig at komme til Forretning med, saa at den sædvanlige Julestilstand er inde. I Forudbefragtninger gøres der lidet eller intet af Bottenhavene, idet der er en ret betydelig Difference mellem Befragters Tilbud og Redernes Fordringer, 5 à 10 Fres. pr. Sldr. til franske Havne og tilsvarende til engelske.

Returfragter Vest fra holder sig uforandrede for Kul, Clay og Foderstoffer, 10 à 11 £ pr. Keel Kul til danske Havne fra Østkyst Storbritannien med ret god Ekspedition, men den fragtledige Tonnage er i det hele kun lille.

Angaaende de mindre Skibe er det for Nordtysklands Vedkommende nærmest Colberg, Stralsund og Greifswald, som har Interesse, idet Colberg og Greifswald noterer 7 à 7½ M., Stralsund 6½ à 6¾ M. for Rug. Rostock derimod kun 5½ M. Til Trods for disse gode Rater er der kun yderst faa Reflektanter nu lige henimod Jul. Sverig har fra Sundhavnene saa godt som intet, og fra Carlskamm og nærliggende Pladser noteres for Bloksten til Greifswald, Wismar 5½ à 6 M. samt Kantsten til Kiel 5¼ à 5½ M.; meget derudover er der ikke. Danmark er fra Provinserne meget stille, og fra Kjøbenhavn er der heller ikke meget Liv. Der sluttedes for Solsikkeager til Kjøge 12 Øre, Nyborg 14 Øre, Majs til Ronne 14 Øre, Gudhjem 17 Øre samt Hvede til Odense 16 Øre.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malorværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> 2 Øre pr. Ton</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 1 Kr. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Grandyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, on Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Gradybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Faaborg.</b>	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3-5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.  <b>Vareafgift</b> meget moderat.	<b>Ingen Lodstavang.</b> For Lodspenge se Danmarks Lodtakster.  <b>Bugsering</b> efter faste billige Takster.	<b>Ballastafgiften til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vandafgift:</b> Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
<b>Frederikshavn.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. <b>Vand:</b> 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	<b>Ingen Ballastafgift.</b> <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10. Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12-14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstavang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Horsens.</b>	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	<b>Lodetvang.</b> Bugsering foregaa let og efter billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølbalsningsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gæsværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførselen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlakibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandtørsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølbalsningsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
<b>Marstal.</b>	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Ton. <b>Ballast</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand</b> fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staaletskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølbalsningspladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
<b>Masned-sund</b>	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 4 Øre. <b>Ballastpris:</b> pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. <b>Vand:</b> Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus:</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværkevand pr. Slange:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nakskov.</b>	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkehøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
<b>Nexø.</b>	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ', alt eng. Maal.
<b>Nykjøbing Falster.</b>	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkehøjden 6-6 $\frac{1}{2}$ Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Fomø. Lodsen skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
<b>Præste.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod. Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdampere</b> ufornøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton <b>Vand</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 å 24 Fod. i Kanalen og den ny Havn 19 Fod. i den gamle Havn 12 å 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 å 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1. Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3. Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Højseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 å 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, tri.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand</b> 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træslibbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Stege.</b>	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Bugsering</b> efter faste, billige Takster. <b>Ingen Lodstvang.</b> Danske Lodstakster benyttes.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 å 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift</b> pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen.</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 1 Kr. pr. m <sup>3</sup> Slangeafgift p. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træslibbyggerier. Ophalingsbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Muskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 17. ds. afholdtes i Sundet en vellykket Provetur med Lastdamperen "Avance", bygget for Regning Herrer Th. Rasmusens Sønner, Korsør, af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsvarft.

## De forenede Bryggeriers

# JULE-HVIDTØL

faas nu overalt.

## Fra Sø og Land.

Druknet Sømand, Holbæk, den 16. December. Skonnert "Ester" af Svendborg er i Dag indkommet i Holbæk Havn med Last fra Hamburg. Paa Rejsen er en ung Mand af Skibets Besætning, Chr. Jensen af Ebeltoft, faldet over Bord og druknet.

Svendborg Navigations-skole. 3. Eksamen i Aaret 1912 afsluttedes den 9. December.

Skolen havde ved denne Eksamen indstillet ialt 21 Elever, nemlig til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) 9, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 8, i Soret og Handelsvidenskab 7, i Geografi og Vejrhære 6 samt i Engelsk 1. Endvidere var til Sætteskipperprøven indstillet 3. Gennemsnitskarakteren for de 9 Elever til 1. Afdeling blev 126 $\frac{1}{2}$  Points.

Alle de indstillede Elever bestod.

Ved Skolen har i Aaret 1912 ialt 27 Elever bestaaet den almindelige Styrmandseksamen, 28 Elever har bestaaet den udvidede Styrmandseksamen i Navigation, 21 har bestaaet Soret og Handelsvidenskab, 26 Geografi og Vejrhære samt 14 Engelsk. Endvidere har 7 Elever bestaaet Fiskeskipperprøven og 10 Sætteskipperprøven.

**Engelsk.** **C. H. Funch,**  
Britisk Vice-Consul  
Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal.  
træffes 10-1.

Telefon 4210.

Privat Telefon Hellerup 1152.



## Skibsefterretninger Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. herfra 17./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 6./12. — Algarve, Borries, afg. Cadix 17./12. — Anglo Dane, Pape, ank. hertil 9./12. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Havre 16./12. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 9./12. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 16./12. — Arno, Fischer, afg. Swansea 15./12. — Aurora, Gommesen, ank. Riga 16./12. — Baron Stjerneblad, Sørensen, afg. Antwerpen 16./12. — Beira, Lunge, ank. Danzig 16./12. — Bergenhus, Meyer, ank. Stavanger 16./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 12./12. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 15./12. — Chr. IX, Holm, ank. Königsberg 16./12. — Christianssund, Andersen, ank. hertil 14./12. — Dagmar, Bogvad, afg. Antwerpen 15./12. — Esbjerg, Strmfve, afg. herfra 18./12. — Florida, Andersen, afg. New York 6./12. — Garonne, Kromann, ank. Newcastle 13./12. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 14./12.

Høgest, Munck, ank. hertil 18./12. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 16./12. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 13./12. — Jolantha, Kyllschech, ank. Riga 14./12. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 17./12. — Kentucky, Andersen, pass. Pentland 15./12. — Kiev, Tønnesen, ank. Reval 15./12. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 9./12. — Louise, Larsen, afg. Cuxhaven 16./12. — Louisiana, Ørsted, pass. Dover 17./12. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Portland 11./12. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 12./12. — Morsø, Nellemann, ank. Riga 14./12. — Moskø, Møllegaard, ank. Windau 14./12. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 13./12. — Nordjylland, Soberg, ank. Antwerpen 10./12. — O. B. Subr, Frisenette, ank. Dunkerque 13./12. — Omsk, Jacobsen, pass. Holtenau 17./12. — Oscar II, Hemmel, ank. hertil 17./12. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 15./12. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnet Head 4./12.

Pregel, Iversen, ank. Aalesund 17./12. — Saga, Hansen, pass. Brunshüttel 17./12. — Saxo, Müller, afg. Königsberg 17./12. — Seine Le Dize, ank. Bordeaux 13./12. — Texas, Clauson, pass. Buenos Ayres 3./12. — Tiber, Bech, ank. Cartagena 17./12. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 8./12. — Tula, Therkildsen, afg. herfra 17./12. — Tyr, Thaning, ank. hertil 17./12. — United States, Gottsche, afg. New York 10./12. — Vendsyssel, Larsen, ank. hertil 16./12. — Viking, Tramp, ank. hertil 18./12.

C. K. Hansen, Aggersborg pass. Skagen 15./12. — Amalienborg pass. Frederikshavn 16./12. — Anna Mærsk, ank. Windau 9./12. — Brattingsborg pass. Norfolk 8./12. — Borglum afg. Mobile 15./12. — Chassie Mærsk, ank. Garston 7./12. — Dansborg pass. Gibraltar 14./12. — Eleonora

Mærsk ank. Königsberg 12./12. — Ejsborg pass. Dunnet 12./12. — Esrom afg. Galveston 9./12. — Flynderborg afg. Riga 12./12. — Fredensborg ank. Tyne 12./12. — Frederiksborg afg. Newport 13./12. — Guldberg ank. Riga 10./12. — Gurra ank. Teneriffe 8./12. — Hammershus ank. Swinemünde 13./12. — Harrildsborg afg. Preston 12./12. — Hundborg ank. Bergen 10./12. — Høneborg afg. Ghent 15./12. — Jelling ank. Birkenhead 10./12. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 14./12. — Jungshoved ank. Bombay 7./12. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 15./12. — Kallundborg afg. Bougie 13./12. — Kalø ank. Tyne 12./12. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 14./12. — Kronborg ank. Bombay 9./12. — Lejre afg. Cardiff 12./12. — Marselisborg ank. Madeira 12./12. — Næsberg pass. Kjøbenhavn 12./12. — Peter Mærsk ank. Newport 6./12. — Raudelsborg ank. Grangemouth 6./12. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 15./12. — Silkeborg pass. Gibraltar 9./12. — Skanderborg ank. Windau 12./12. — Skjoldborg ank. Newport 12./12. — Skodsborg ank. Carloforte 15./12. — Spigerborg ank. Methil 9./12. — Stegelborg pass. Dungeness 12./12. — Stjerneborg ank. Bona 15./12. — Søborg ank. Libau 7./12. — Taarnborg ank. Tyne 7./12. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 12./12. — Ulfborg ank. Huelva 11./12. — Uranienborg ank. Helsingør 5./12. — Vordingborg ank. Kiel 10./12. — Ørkild pass. Norfolk 8./12.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Brandt, afg. Algier 15./12. for Toroevieja. — Johan Siem, Nielsen afg. Stettin 17./12. til Liverpool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hull 15./12. til Odense. — Russ, Petersen, ank. Sabine Pass 28./11. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Trapani 14./12. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Newcastle 4./12. — Michail Ontchoukoff, Harhoc, ank. Norre Sundby 13./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Thomas 16./12. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. St. Vincent 13./12. til Bremen. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Las Palmas 24./11. til Rosario. — Nawa, Dahl, ank. Gulfport 26./11.

**Vesterhavet.** Karla, Mikkelsen, ank. Gaudia 17./12. — Stella, Larsen, pass. Beachy Head 17./12. for Cette. — Hebe, Gregersen, afg. Helsingør 17./12. til Nyhamn. — Nora, Lauritsen, ank. Malaga 16./12. — Olga, Christensen, ank. Sevilla 16./12. — Rigmor, Uldall, ank. Wiborg 16./12. — Laura, Lund, afg. Mazagan 15./12. til Saffi. — Ellen, Hansen, ank. Antwerpen 16./12. — Gerda, Iversen, ank. Passages 16./12. — Cito, Jepsen, afg. Esbjerg 14./12. til Goole. — Nautik, Nielsen, pass. Brixham 15./12. til Malaga. — Thyra, Jessen, ank. Cardiff 14./12. — Nexos, Basse, ank. Valencia 13./12. — Nordsoen, Gram, pass. Brunshüttel 12./12. for Sevilla. — Johanne, Thøgersen, ank. Methil 12./12. — Fylla, Brinck, afg. Wiborg 12./12. til Penarth. — Polly, Mathiasen, afg. Esbjerg 11./12. til Newcastle. — Bodil, Jensen, afg. Port Talbot 11./12. til Mogador.

**Svendborg.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Pillau 16./12.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Lituania afg. Sabang 6./12. hjemg. — Estonia ank. Antwerpen 15./12. udg. — Bintang afg. Singapore 17./12. hjemg. — Samui ank. Pola 16./12. hjemg. — Bandon pass. Perim 13./12. udg. — Pangan afg. Colombo 14./12. hjemg. — Jutlandia ank. Aalborg 13./12. hjemg. — Selandia ank. Antwerpen 13./12. udg. — Indien pass. Perim 17./12. hjemg. — Trauquebar pass. Dungeness 13./12. udg. — Cathay afg. Karatsu 14./12. hjemg. — Chumpon ank. Göteborg 10./12. udg. — Kina afg. Coronel 27./11. hjemg. — Arabien ank. Portland 7./12. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Paramaribo 16./12. hjemg. — St. Croix afg. Portland 14./12. udg. — St. Jan ank. Rotterdam 14./12. hjemg.

**Skandia.** Gulfaxe, Petersen, ank. Burntisland 16./12. — Skiufaxe, Faber, afg. Windau 12./12. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 10./12.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Tyne 11./12. — London, Bom, ank. Tyne 7./12. — Paris, Tholander, ank. Aalborg 13./12. — Bryssel, Knas, ank. Rotterdam 11./12.

**Mercur.** Berlin, Krogh, ank. Barry 7./12. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tyne 5./12. — Roma, v. Thun, afg. Manchester 7./12. til Bari.

**Dansk Dampskibsselskab Rossia.** Generalkonsul Elissejeff afg. Randers 10./12.

**Aktieselskabet Redby Havn.** Freja ank. Kirkaldy 12./12.

**Dania.** Ely, Nielsen, ank. Barcelona 15./12. — Nelly, Clausen, afg. Røfsø 13./12. til Barcelona. — Fanny, Duhn, pass. Kjøbenhavn 16./12. for Manchester. — Lilly, Sørensen, ank. Gefle 11./12. — Alexy, Sørensen, afg. Skutskär 11./12. til Kotka. — Dagny, Bang, afg. Sautander 13./12. til Herrenwyck. — Mary, Clausen, pass. Brunshüttel 16./12. til Rotterdam.

**Torm.** Gudrun, Sonneisen, pass. Lissabon 15./12. — Sara, Jensen, afg. Burntisland 17./12. — Helene, Sørensen, ank. Burntisland 11./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Brügge 15./1. — Valborg, Hansen, ank. Sautander 17./12. — Sjælland, Svar-

rer, ank. Methil 11./12. — Estrid, Hansen, ank. Burntisland 10./12. — Agnete, Dam, ank. Boness 16./12. — Gunhild, Hansen, afg. Hull 16./12. — Hermia, Farup, pass. Kanalen 16./12. for Falmouth. — Alice, Jørgensen, afg. Aalborg 16./12.

**Æro.** Energi, Jensen, ank. Ternenzen 13./12. Emanuel, Svane, ank. Burntisland Red 14./12. — Erindring, Nielsen, ank. Methil Red 14./12.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, pass. Holtenu 17./12. — Nordpol, afg. Horsens 17./12.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Braila 13./12. — Svend, Schmidt, ank. Grimsby 12./12. — Urania, Clausen, ank. Kiel 17./12.

**Nordsoen.** Nordland, Larsen, ank. Newcastle 11./12. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grao 14./12. — Holland, Poulsen, ank. Libau 13./12. — England, Andersen, pass. Dunnet Head 17./12.

**Europa.** Belgien, Nielsen, afg. Calais 15./12. — Frankrig, Friis, pass. Skagen 16./12.

**Dampskibsselskabet af 1811.** Edna, Iversen, afg. Glasgow 11./12.

**Havet.** Fyen, Mathiesen, ank. Rotterdam 15./12.

## Sejlskibe.

**Renne.** Argus, Holm, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Magnus, Hansen, ank. Ronneby 7./12.

**Svendborg.** Valkyrien, Hansen, ank. Kjøbenhavn 11./12. — Nordeu, Andreasen, ank. Aalborg 11./12. — Triton, Nielsen, ank. Fowey 11./12. — Casper, Hansen, ank. Trelleborg 11./12. — Mercur, Lund, ank. Stubbekjøbing 10./12. — Niels Juel, Olsen, ank. Æroskjøbing 12./12. — Cimbria, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 12./12. — Standard, Rasmussen, ank. Boness Red 11./12. — Capella, Hansen, ank. Helsingør 13./12. — Kristian, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 13./12. — Libra, Hansen, ank. Granton 13./12. — Constance, Hansen, ank. Borgstanken 16./12. — Pallesen, Jensen, ank. Stege 16./12. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Svendborg 15./12. — Kamma, Fisker, ank. Malmö 15./12. — Fortuna, Jørgensen, ank. Aalborg 16./12. — Britannia, Rasmussen, ank. Snekkersten 15./12. — Haabet, Andreasen, ank. Danzig 16./12. — Urania, Jensen, ank. Langedrag 15./12. — Emilie, Rasmussen, ank. Risør 15./12. — Ragnhild, Jensen, ank. Helsingør 15./12. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Bogense 17./12. — Libra, Hansen, ank. Dysart 17./12. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Saxkjøbing 15./12. — Adolf, Jensen, ank. Högauäs 17./12.

**Æra.** Danmark, Nielsen, ank. Laugesund 10./12. — Æro, Christensen, ank. Setubal 11./12. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Cadix 10./12. — Elsa, Boye, ank. Kjøbenhavn 10./12. — Hebe, Clausen, er afg. Liban til Nykjøbing F. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Maracaibo 10./12. til Hamburg. — Minde, Rasmussen, ank. Marstal 1./12. — Solon, Rasmussen, ank. Marstal 11./12. — Pampa, Svendsen, ank. Marstal 11./12. — Esther, Fabricius, er ank. Casablanca. — Lauritz, Folmer, ank. Nakskov 11./12. — Phoenix, Christensen, ank. West Hartlepool 11./12. — Jørgen Olsen, Christensen, er ank. Kjøbenhavns Red p. R. t. London. — Nathalia, Eriksen, ank. Treport 11./12. — Yrsa, Hansen, afg. Trapani 11./12. — Svip, Jensen, ank. Warnemünde 11./12. — Adele, Weber, ank. Vejle 11./12. — Arken, Andersen, ank. Kiel 12./12. — E. R. Nielsen, Petersen, ank. Kiel 12./12. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Casablanca 11./12. — Nordeu, Rasmussen, ank. Kristiania 12./12. — Hermod, Dreimann, pass. Dragør 12./12. p. R. t. Fraserburgh. — Skirner, Rasmussen, afg. Laurvik 11./12. til Swansea. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Monsteraas 13./12. — Mary, Andersen, ank. Helsingør 13./12. — Mariane, Petersen, ank. Skjelskor 13./12. — Lorenz, Levinsen, pass. Kjøbenhavns Red 12./12. — Saga pass. Dungeness 12./12. vestg. — Mindet, Rasmussen, ank. Samso 13./12. — Skirner, Rasmussen, ank. Lybør 14./12. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Cadiz 13./12. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Rio Hacha 13./12. — Kodan, Hansen, ank. Deal 13./12. p. R. t. Cadiz. — Rolf, Christensen, pass. Cuxhaven 14./12. p. R. t. Hamburg. — Mars, Stegmann, ank. Aalborg 15./12. — Vigilant, Jacobsen, ank. Genua 15./12. — Th. Lohse, Boye, ank. Eckensund 15./12. p. R. t. Flensborg. — Dannebrøg, Bager, pass. Nyborg 15./12.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. December 1912. — Navigationsvæsnets og Sømaringsvæsnets Ordning. — Lodsmaglen i Keiser Wilhelm-Kanalen. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Danske Havne.



# Søkort-Arkivet.

Fra 1. Januar 1913 udkommer en maanedlig Udgave af »Efterretninger for Søfarende«, indeholdende et Sammen drag af den sidste Maanedes ugentlige Numre, men kun medtagende de Efterretninger, der medfører Rettelser i Kort og Beskrivelser. For at Rettelserne kan indklæbes, trykkes Maanedsudgaven kun paa den ene Side af Papiret. Ved større Rettelser i danske Kort medgives et Dæklad til Indklæbning i Kortet. Abonnement paa denne Udgave, der koster 2 Kr. aarlig foruden Porto, bedes af Hensyn til Bestemmelsen af Oplagets Størrelse snarest tegnet ved et Postkontor her i Landet.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.  
„Smith,  
Cronstadt“

**Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.**  
Havarikommissionær.

**Cronstadt, Rusland.**

## Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Aulogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods. Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14. Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

# LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

## I Aalborg Havn

findes nu

# Reparationsværft

med tilhørende

## 4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

# SÆBE.

Rederier, Skibsværfter og lign. Institutioner kan jeg tilhyde bedste Kvalitet af

Grøn Sæbe i Baller à 100 Kilo . 26—30 Kr.

Brun Sæbe — 100 — . 28—36 „

Marseillesæbe pr. Kilo . . . . . 40—60 Øre

Endvidere haves altid paa Lager alle andre Sæber, specielt Haandsæber fra 60 Ø. pr. Kilo og Pudsecrème à 80 Ø. pr. Kilo.

**Schønbergs Sæbefabrik,**

Nørrebrogade 213. — Telefon Tega 1113.

## Kunsthværfværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ III Redningsbøjer føres paa Lager Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København Privattelefon Nora 2393.

## De private Assurandører lim.

I København

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6 og 4106.

# HUSK

Capt. F. Eriksens automatisk virkende  
»Baadslip-Surringer« & »Baadslip-Hager«.

Telf. Byen 2861 y.

Herluf Trolles Gade 28 1.

# Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

## Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

**ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI**

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

Har De én Gang prøvet

## Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer,

ryger De aldrig andre

Ring til Tega 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar.  
Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation mod en passende Rabat.

Sorgenfrigade 1.

## Fjerde Søforsikringselskab lim.

I København

tegnor Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:  
Fjerde Søforsikring.

Telefon:  
Central 256.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

I København.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse:  
Copenaure

Telefon-Nr.  
42

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

## Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

## Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

## Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.



## Kakerlakker-

pulver

à 50 Øre.

Tjæders

Insektpulver-Lager

Nybergsgade 28, St.

Telf. Byen 2496.

Nyhed.

Udkast til Love

om

**Eksaminer for  
Skibsførere og  
Styrmænd**

m. m.  
samt om Søneringen m. m.  
med tilhørende Motiver  
og Bilag.

Pris 1 Kr.

Faas gennem  
Boghandlerne. G. E. C. Gad.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

**Th. Simonsens Eftf.**

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

**Alt Skibsarbejde**  
udføres.

Lanterner med Certifikat.

**Natsignaliseringslamper.**

**J. Melander,**

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandetræde 3.

**Th. Iversen**

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Overretssagfører

**Oscar Rolff,**

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

**Niels Nielsen**

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsasager (sp. Søasager).

St. Petersburg  
Tlfgr.: „Hansens“

**Stevadors & Contractors**

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

**N. P. Hansen,**

Cronstadt.

Cronstadt  
Tlfgr.: „Hansens“

**Norrlands Stufvareförbund**

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplutser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundavall, Hernösand,  
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

**Heeksher & Söns Eftflg.**

Grundlagt 1797.

**Edsvorne Skibsmæglere.**

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København**  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers.

Tlf. 7898.

**Petersen, Møller & Hoppe**

Skibsmæglere, Dampskibssagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

**ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

**MOURITZ G. KRAG**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.  
Statstelefon 40.

**AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

**CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telefon: 2075.

**AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Utzon“.

**JOHS. UTZON**

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

**Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Vægleren“.

Telefon 134.

**V. BERTRAM-NIELSEN**

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus

**AXEL LUND** A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

**Harald Christensen.**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

**A. Veltheim,**

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE**

Anbefaler sig med

alt til Faget hønhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub

**Husk.**

**Petersen-Faxe's**

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

**De Herrer Kaptajner**

provianterer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

**Kommissioner udføres.**

Prisliste sendes paa Forlangende.

**K. Hansen Østervig,**

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarum

**LØGSTØR**

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

**Forhyringskontor.**

**N. P. Jensen**

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

**Sandballast**

leveres til Sejl- og Damp-  
skibe, indgivet med Damp-  
kran. Hurtig Ekspedition  
Tilbud paa Opgravning af  
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

**Carl Nielsen,**

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

Skibsmæglere

**AALBORG.**

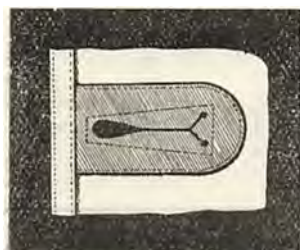
Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

**T. I. P. Lichtenbergs Bagerier**

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



**OLSKIND**

**Bedste Olieøj**

**Patent**

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faaes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schier,** Kastrup (Amager).

Internationale Agentur for

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe**

**HAMBURG Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

**KELVIN-MOTOREN**

Guldmedalje 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten

**CARL C. BRANTH,** St. Annæ Plads 16.

## A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

## Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken  
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

# THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøv engang**  
**John Crabbie's** Old Highland **Whisky**  
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*  
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

## A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side — — — — — 25 —  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Laver ender af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforening.



Nr. 423.  
Dobbelt.

Galvaniserede Smedejerns

## BLOKKE

til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

**Davey & Co., London, Ltd.**

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Acclav“, London.

On Admiralty List.

## KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901,  
( 6886,

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.:  
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

**Th. Høegs** Patent Bundfarver samt  
og Patent Møntie

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin-  
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

**Marstal**

## Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

## HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviauntering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assures ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 84.

Kjøbenhavn, Fredag den 27. December 1912.

19. Aarg.

**M. B. COHN**  
 Telefoner 1403 - 3063    Telegr. Adr. Amiante  
**Toldbodvej 22.**  
 Eneforhandler af  
**Tekn. Maskinhandel.**  
  
 Otto Schwades Damppumpe  
 Hakes Kedler  
 Higginsons selvsm. Lossehjul og  
 Blokke  
 Davls Farver - Bitumen Patnt  
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi  
 og Læder  
 Manilla - Wirerope  
 Redningskrandse og  
 Redningsbæltter.  
 Expedition og Lagre:  
**Toldbodvej 22 og 30.**  
 Lagre for Export:  
 Indlævej, Frilhavnen. Telefon 5492.  
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

**Nic. Heimbürger**  
 Skibsmægler  
**St. Petersburg. Rusland.**  
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

  
**I. S. V. Weilbach,**  
 Sejl- og Flagmager.  
 Kgl.-Hof-Leverandør.  
 Niels Juulsgade 6.  
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

**Uhre**  
 Køb vort aner-  
 kendte Sølv Herre-  
 uhr, mrk.: »Palle«  
 40 Kr.  
 meget fint regulerende.  
 Stort Lager af  
 Stue-, Lomme- og Skibsure.  
**Forlang Katalog.**  
**Palle Sørensens Eff.**  
 Saltværket 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.:  
 Toldbod-  
 vej 7, Møz.  
**Compositioner**  
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde  
 • • Leverandør til Flaaden • •

**DANSK FARVEFABRIK**  
**(SYSTEM HOLZAPFEL)**  
 Indregistreret    Varemærke

**Rustbeskyttende Farve**  
 til  
 Bunkers og Lastrum  
 Telefon 5601  
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
**Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.**

**KJØBENHAVNS HANDELSBANK**  
 udsteder  
**Rejse-Akkreditiver og Checks**  
 og besørger  
 telegrafiske Udbetalinger  
 paa alle større udenlandske Pladser.  
**Bankens Box-Afdeling er aaben**  
 hver Dag fra Kl. 10-5.

**Rahtjens originale Composition**  
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
 Emil A. Schneider.  
 Telefon 8210.    Nørregade 40. Kjøbenhavn  
 Leverandør til Marinen.

**Ankere, Kjæder, Tougværk**  
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**  
 G1 Metal, Sejl og Toug købes.  
**John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.**

**NORTH EASTERN MARINE**  
 ENGINEERING Co., Ltd.  
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND  
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,  
 Metalstøberi og Kobbersmedie.  
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.  
 Smedearbejde af enhver Art udføres.  
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.  
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Sextanter-Kompasser**  
 Capt. Clausens  
 Kontrolldybemaaler  
  
 Eneforhandler for Skandinavien af  
 Kelwins & James White's Instrumenter.  
**CORNELIUS KNUDSEN**  
 15 KØBMAGERGADE 15  
 Undgaa Fejltagelse.

**Københavns Uddampnings- og**  
**Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**  
 Vesterbrogade 25    Telf. 6138  
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.  
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig  
 uskadeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

**H. H. ADRIAN**    Kobbersmedemester    Alt Skibsarbejde udføres  
 Nyhavn 37    Specialiter: Skibsklosetter.

**Skibe tilsalgs.**

Vore Lister, indeholdende Fortegnelse over flere Hundrede Sejl- og Dampskibe tilsalgs, tilsendes portofrit paa Forlangende.

**CHARLES HVILSOM,**  
KØBENHAVN.

**Sømandshøjskolen i Svendborg.**

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1912. Betarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved  
**Vilh. Rasch,**  
Forstander.

**Brok**

kan helbredes, selv svære Tilfælde, uden Operation, ved Brugen af et mangenarligt, verdensbekendt Apparat, hvorfor Tusinder af Anbefalinger foreligger. Skriv straks efter illustreret Katalog, som sendes gratis. Indeholdende Oplysninger om alle Slags Brokskuder.

**Brooks Depot,**  
Alhambravej 1, Afd. 1 F.,  
Kbhvn. V.

**Budtz-Jørgensen**

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

**Skibs-Blikkenslageri.**

Leverandør til D. F. D. S.

**A. WILSON, Kobbersmedie**

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.  
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

**Assuranceforeningen „SKULD“**

*Christiania*

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker  
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

Telegramadresse

*C. L. Seifert*

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon  
Central 297  
" 1297  
" 2197

**Berg & Larsen**

Nyhavn 53, København,

og  
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.  
Skibsproviandering  
Lager af Manila- og Hamptonvæk  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.  
**MENGELBERGS PATENTBUREAU**  
Frederiksborggt. 36. Telf. Byen 3001.

**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Bådebyggeri  
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende  
Reel og billig Betjening garanteres.

**Bjørch-Jensen & Co.**

Skibsproviandering  
**Holbergsgade 24**  
4. Sted fra Nyhavnsbroen.  
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.  
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.  
Telefon 7262.

**Remington,**

eneste Skrivemaskine med

**Key Set Tabulator,**  
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.  
Ratin's Salgskontor,  
Ny Østergade 2. Koh K. Tel. 3662.

**Cuprinol**

— bedste Imprægneringsmiddel —  
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

**A/S Moss Værft, Moss, Norge**

bygger og reparerer damp- og seilskibe.  
2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,  
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.  
100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Forlang altid  
**OTTO MØNSTED'S**  
Margarine

A/S Det forenede Dampskibsselskab har anskaffet 2 Støvsugere „Nillisk“, Statsbanerne 5 Nillisk, Københavns Kommune 5 Nillisk etc. Støvsugeren „Nillisk“ er uundværlig til Rengøring i alle større Kontorlokaler, Skibssaloner, Kahytter m. m.

**Forlang Tilbud og Demonstration.**

**FISKER & NIELSEN,** Falkonerallé 84, Tlf. 8622—8655.  
København F.

**SKIBS-PROVIANT**

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erlindring.

Kjøbenhavn, d. 27. December 1912.

Fare ved at Skibe passerer tæt forbi hinanden. I Anledning af en Kollision mellem to norske Dampskibe i Vattestrømmen fremsætter en Indsender i »Bergens Tidende« det Spørgsmaal, om det ikke er paa Tide, at Befalingsmændene om Bord i Skibene lærer at forstaa Faren og Ansvarret ved, at Skibe, som styrer samme Kurs, passerer hinanden i kort Afstand.

Som bekendt skete der i Fjor en lignende Kollision mellem Kæmpedamperen »Olympic« og en engelsk Krydser, som mindskede sin Fart og lod »Olympic« passere tæt forbi sig med den Folge, at Krydseren rendte ind i Siden paa »Olympic«. Der blev i den Anledning i England foretaget en Række udførlige Forsøg, som tydelig beviste, at der sker en Dragning af det indhentede Fartøj mod det indhentende, desto stærkere jo større det indhentende Fartøj er i Forhold til det indhentede, og at Skylden for Kollisionen uvægerlig ligger hos det Fartøj, som fremkalder en saadan Situation. I dette Tilfælde altsaa hos Krydseren.

Hvis et Fartøj passerer forbi et andet med større Fart, ligger altsaa Skylden hos det Fartøj, som passerer forbi.

Disse Forsøg burde enhver Skibsbefalingsmand og Lods kende og handle derefter.

Nyt Skibsværft i Aalborg. Aalborg-Firmaet P. Ph. Stühr, der oprindeligt var mest kendt for sin Cykle- og Motorforretning, udvidede den senere til elektriske Artikler og Anlæg. I Aarenes Løb er det bleven til en stor for Aalborg betydende Virksomhed, og nu staar Firmaet overfor et Spring ind i Storindustrien.

Efter nogle smaa Forsøg med Reparation af Jernskibe blev der i al Stilhed langt Plan til Oprettelse af et særligt Skibsværft, som nu bliver anlagt ved Havnen, og i Løbet af den nærmeste Tid staar det fuldt færdigt.

Umiddelbart efter begynder det praktiske Arbejde. idet Firmaet har afsluttet Kontrakt med den fra Statens Østerskraberidepot kendte Mægler Knakkergaard i Nykjøbing paa Mors om Bygning af et 5-mastet Staal-Motorskib paa 200 Tons.

Hele Arbejdet udføres af Firmaet P. Ph. Stühr med Undtagelse af Motorerne.

Skonnerten, der skal anvendes i almindelig Fragtfart, skal være færdig saaledes, at den kan løbe af Stabelen den 1ste Maj 1913. (»Berl. Tid.«).

Skibspriserne og Fragtmarkedet. Om Haussen paa Fragtmarkedet i dette Efteraar skrives fra London:

Med de Fragter fra Sortehavet til England, som har været betalt i dette Efteraar, har Rederne haft en enorm Fortjeneste. I visse Dage har der været betalt 23/3 pr. Ton mod 5/3 for fem Aar siden. Tidligere priste en Reder sig lykkelig, naar en Fragtdamper paa 7.000 Tons kunde give et Nettoudbytte af £ 1.000; nu har en saadan Damper paa en 90 Dages Rejse til og fra Sortehavet indbragt £ 7.000, d. v. s. £ 28.000 paa et Aar. Hvis en saadan Damper koster £ 40.000, saa er Indsejlingen altsaa mere end 50 pCt. af Skibsværdien. Under disse Forhold er Prisen paa Skibe steget overordentlig. En Reder fortæller saaledes, at han fornylig har solgt et for fem Aar siden indkøbt Skib med en Avance af £ 7.000! Mange Redere befrygter imidlertid, at der efter denne Hausse vil komme et stærkt Prisfald, og sælger derfor de Skibe, som de ikke til Stadighed har Anvendelse for.

(»Norg. Hand. og Sjøft.«).

Kieler-Kanalens Benyttelse i 1911—12. I en Indberetning fra Generalkonsul L. O. G. Amundsen i Hamburg til Udenrigsministeriet hedder det i Folge »Medd. fra Udenrigsministeriet«:

Kejser Wilhelm-Kanalen blev i Regnskabsaaret fra 1. April 1911 til 31. Marts 1912 besejlet af ialt 52,817 afgiftspligtige Skibe (heri ikke medregnet den tyske Flaades Skibe) med ialt 8,478,261 Netto Reg.-Tons, mod Aaret forud 45,569 afgiftspligtige Skibe med 7,579,339 Netto Reg.-Tons, altsaa en Stigning af 12 pCt. i Tonnagen mod 16 pCt. det foregaaende Aar. Deraf var 1,977 danske med en Tonnage paa 805,676 Netto Reg.-Tons; Aaret forud 2,006 danske med 852,856 Netto Reg.-Tons.

Medens Danmark stadig har været og endnu er den fremmede Nation, hvis Skibe besejler Kanalen med den største Tonnagen, er det i det forløbne Regnskabsaar, hvad Skibenes Antal angaar, blevet overfløjet af Holland, medens dets samlede Tonnage til Gengæld kun er c. halvt saa stor som Danmarks.

Den gennemsnitlige Tid, det i Aaret 1911—12 har taget at passere Kanalen, opgøres for Skibe med et Dybgaaende af 1) indtil 5.4 m til 10 Timer 34 Min., 2) fra 5.6 til 6.9 m til 13 Timer 33 Min., 3) fra 7 m og derover til 16 Timer 58 Min.

Truende Sømandsstrejke. London, den 18. December. Havelock Wilson har paa den engelske Sømands og Fyrbøders Fagforenings Forretningsudvalgs Vegne varslet Sømandsstrejke. Det meddeles, at Skibsrederforeningen har tilraadet sine Medlemmer at give Sømanden en betydelig Lønforhøjelse fra Nytaar, men Folkene beklager sig over, at Redernes Forening har handlet uden at spørge om deres Ønsker. De forlanger, at der den 30. December skal sammentræde et Møde af Skibsredere og Sofolk, og at der paa dette skal forhandles om Oprettelsen af et Lønningsudvalg. Hvis deres Fordring ikke opfyldes, vil de sætte den igennem ved at strejke paa en nærmere fastsat Dag, hvilken Dag kun er kendt af Fagforeningens Forretningsudvalg.

I Anledning af den truende Sømandsstrejke vil der, i Folge et senere Telegram, blive afholdt en Konference mellem de interesserede Parter i London den 28. og 29. ds. (Ritz. Bur.)

»Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874«s Enkekasse har af Boet efter afdøde Kaptajn Breiningen og Hustru modtaget et Legat paa 11,000 Kr., hvoraf der vil være at oprette en Del mindre Legater.

Ligeledes har Foreningen af Kaptajn A. Ørum og Hustru modtaget et Legat paa 1,000 Kr. i Anledning af deres Solvbryllup. Legatet vil komme et trængende Medlem tilgode.

Nyt Skib til Ruten Kjøbenhavn—Malmö. Paa et den 11. ds. i Aktieselskabet Dampskibsselskabet Øresund afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft at bygge et nyt Dampskib til Ruten Kjøbenhavn—Malmö til Aflevering 1. Marts 1914.

Skibsfarten og den traadløse Telegraf. Boston, den 11. December. Kaptajnen paa Damperen »Winfredian« er bleven arresteret for Overtrædelse af Loven om Skibes Udrustning med traadløs Telegraf. Anklagen lyder paa, at der ikke har været tilstrækkelig virksom Forbindelse mellem Kommandobroen og Skibets traadløse Telegrafstation.

Nogle engelske Fyr skal forsøgsvis brænde i Taage. Fra og med 2. November 1912 vil Fyrene St. Catherine og Eddystone samt Fyrskibene Barrow og Edinburgh forsøgsvis være tændt om Dagen i Taage samtidig med at der gives Taagesignaler. — Skibsførere anmodes om at meddele Trinity House i London, hvorvidt Lysen i taaget Vejr ses tidligere end selve Fyrtaarnet, samt om Lysen ses, før Taagesignalet høres.

Breve til Portugal. Udenrigsministeriet har, i Henhold til en Indberetning fra den kgl. Konsul i Oporto, meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at det portugisiske Postvæsen ofte til Konsulatet indleverer Breve, der er afsendt til Søfolk om Bord i danske Skibe, som anløber Setubal, under Adresse: «Det danske Vicekonsulat, St. Ybes, Portugal». Grunden til at slige Breve saaledes ofte ikke gaar direkte til deres Bestemmelsessted, er den, at Betegnelsen »St. Ybes« for Byen Setubal ikke kendes af Postfunktionærerne i Portugal.

I Betragtning af det ovenangivne Forhold har Konsulatet ment at burde henlede Opmærksomheden paa, at Afsendere af Breve til Personer i den omhandlede By bør anvende Betegnelsen Setubal, saafremt de vil undgaa, at Brevene enten forsinkes betydeligt eller muligvis aldeles ikke kommer Adressaterne i Hænde.

Bjergeløn. Frederikshavn, den 17. December. Der er i Dag ved Frederikshavns Sørst tilkendt Svitseres Entrepris 82.000 Kroner i Bjergeløn for Bjergning af den italienske Damp »Luigi Etampa« af Castellamare, som Nylaaersdag strandede ved Kandestederne.

(Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, den 18. December. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitseres Bjergningsentrepris 25.000 Kr. med Renter for Bjergning af Dampskibet »Newlyn« af Newcastle, som paa Rejse fra Aalborg til Horsens den 27. September grundstødte paa Sydostsiden af Endelave.

(Ritz. Bur.)

Skibsfarten paa Kronstadt og St. Petersborg. En Skrivelse fra Maglerfirmaet Radau & Co. i Kronstadt til os, og et Telegram til Udenrigsministeriet fra den danske Generalkonsul i St. Petersborg meddeler, at Sejladsen paa de to nævnte Havne er sluttet.

Aarboeg for den danske Fiskerflaade. Fra Engelsen & Schrøder, Frederiksborggade 15, har vi modtaget den for enhver Fisker uundværlige Aarboeg for den danske Fiskerflaade, 20. Aargang, udgivet paa Landbrugsministeriets Foranstaltning af Fiskeriinspektør F. V. Mortensen.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod i alt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 47 (afvist 4), 2den Afdeling i Navigation 31, Geografi og Vejrlære 28 (afvist 2), Engelsk 18, Sørst og Handelsvidenskab 30.

I Aarets Løb bestod endvidere til Sætteskipperprøven 65, Fiskeskipperprøven 66, hvoraf henholdsvis 2 og 24 paa Færøerne.

Isen paa de Transatlantiske Damperruter. Af Deutsche Seewartes nu udkomne Maanedskort fremgaar det, at de sidst fastsatte Skæringer for de nordamerikanske Damperruter indtil 13. Januar bibeholdes saaledes, at vestgaaende Skibe skærer 50° V. Lgd. paa 43° N. Brd. og østgaaende 50° V. Lgd. paa 42° N. Brd.

Til den Tid vil der blive laget nærmere Bestemmelse om de Ruter, der bør følges. Enten vil Farten paa de sydlige forenede Damperruter blive genoptaget eller der vil indtil videre blive valgt en noget sydligere Rute.

Landstingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe har konstitueret sig med Jørgen Berthelsen som Formand.

Sø- og Handelsretten. Under 20. December har Kongen stadfæstet Valget af følgende Medlemmer af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Grossererne J. C. Frost, T. O. Lyngbye, W. A. C. Tegner, J. C. Volqvartz, Konsul E. S. Henrius, Cornelius Petersen, K. A. Dyhr og H. Levin som handelskyndige Medlemmer paa 5 Aar, samt Grosserer P. D. Petersen som handelskyndige Medlem paa 4 Aar.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Konsul P. Rechnitzer



fylder i Dag 70 Aar.

Fra Sejlskibsrederkredse vil sikkert mange i denne Anledning sende en venlig Tanke eller Hilsen til Aalborg i taknemlig Erindring om, hvad Rechnitzers myndige og kloge, til enhver Tid hensynsfulde og mønstergyldige Ledelse af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har

betydet for dansk Sejlskibs fart, for dens Sammenhold og Styrkelse indadtil og for Varetagelsen af dens dybtgående Interesser overfor Lovgivningsmagten og Administrationen.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 19/1912, afsagt den 6. August 1912. A/S. E. M. Z. Svitizers Bjergnings Entreprise mod Firmaet C. K. Hansen for Dpsk. »Stephanie« af Memel.

Den 23. Januar 1912 Kl. c. 5 Fm. grundstødte Dpsk. »Stephanie« af Memel, der maaer 757 Brutto Reg.-Tons, og som var paa Rejse fra Boston i England til Memel med en Ladning paa c. 980 Tons Kul, paa Vesterlandsgrundene ved Gilleleje. Skibet kom flot ved egen Hjælp, men stødte straks efter paany omtrent Kl. 7 Fm. og blev da staaende fast. Grundstødningen skete under tæt Taage, og Skibet kom til at staa temmelig haardt. Man forsøgte at komme flot ved egen Hjælp, idet man dels udførte Varp fra Agterskibet og dels lod Maskinen arbejde fuld Kraft »Bak«. Skibet rørte sig ikke, og Ankeret holdt ikke fast i den stenede Grund. Man kastede over Bord af Ladningen i en Times Tid, men heller ikke dette førte til noget Resultat. Man opgav da videre Forsøg, og da Damperen »Bien« Kl. c. 10 kom til Stede, afsluttedes der med denne Damper paa Citanternes Vegne Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning mod en Bjergeløn, der skulde fastsættes af nærværende Ret. Bjergningskontrakten indeholdt de sædvanlige Bestemmelser om, at Værdien af det Bjergede skulde, inden Skibet forlod den Havn, hvortil det indbragtes, fastsættes af retlig udmeldte Vurderingsmænd, hvis Ansættelse skulde være at lægge til Grund for Opgørelsen, og at alle Spørgsmaal vedrørende Bjergningskontrakten skulde afgøres efter danske Retsregler. Efter at Kontrakten var underskrevet, traf »Bien« Foranstaltninger til Paabegyndelse af Bjergningsarbejdet ved at føre Anker ud og føre Trosse over til »Stephanie«s Agterskib. Da den Citanterne tilhørende større Bjergningsdamper »Em. Z. Svitzer« ved 12 Tiden ankom til Strandingsstedet, kastede »Bien« atter los og fortøjedes ved Siden af »Em. Z. Svitzer«, der førte en Trosse om Bord paa »Stephanie« og satte et Anker ud. Slæbningen paabegyndtes af begge Skibe omtrent Kl. 1. Efter at have slæbt i en Timestid (»Stephanie« medvirkede ved, at dens Maskine arbejdede »Bak«), uden at Skibet rørte sig, besluttede man sig til at losse af Ladningen. En Dykker undersøgte Stillingen og tætnede en mindre Lækage, som »Stephanie« ved Grundstødningen havde faaet i forreste Tank. Det viste sig ved Undersøgelsen, at Skibet hvilede haardt flere Steder paa Sten, og at der var Sten overalt. Kl. c. 11 Aften ankom Slæbebaaden »Kurer med Lægteren »Sif«. Det lykkedes dem trods den da herskende tætte Taage at finde ind til det strandede Skib, og med Assistance af 25 Mand af Gilleleje Bjergelav tog man straks fat paa Losning over i »Sif«. Fra Kl. 1 Nat genoptoges Slæbningen. I Løbet af Natten bevægede »Stephanie« sig noget, og det lykkedes Kl. c. 10 Fm. at bringe den flot. Der var da udlosset c. 100 Tons Kul. »Stephanie« afsejlede derpaa for egen Maskine under Ledsagelse af »Em. Z. Svitzer« til Kjøbenhavn, hvor man, efter at have ankreter undervejs i Sundet for at lade »Stephanie«s Bund undersøge af Dykker, ankom Kl. henad 7 Em.

Efter en af det indstævnte Firma C. K. Hansen hertil Retten den 24. Januar indgivet Begæring, udmeldte Retten to Besigtelsesmænd, som den 25. Januar undersøgte Skibet i Overværelse af Repræsentanter for de interesserede Parter. Den af vedkommende Dykker udstedte Erklæring, hvorefter Skibet havde en Række Buler og nogle Revner, var til Stede. Skønsmændene ansatte Skibet, der var bygget 1909, i den Stand, det forefandtes, men uden Hensyn til Maskinskader og Bundskader til 225,000 Kr.

Idet de udtalte, at Maskinen ikke havde synlige Skader, og at en Række Skader efter Forholdets Natur først kunde konstateres fuldtud, naar Skibet var i Dok, takserede de paa Basis af Dykkererklæringen Reparationsomkostningerne til 30,000 Kr.

Skibet kom senere i Dok i Stettin og Reparationen kom til at andrage 44,500 Mk. eller 39,605 Kr. i Stedet for som af de danske Skønsmænd rent foreløbig antaget 30,000 Kr. Paa Rederens Foranstaltning besigtede to Mænd, hvoraf den ene synes at være offentlig antaget og laget i Ed som skibbygningssagforstandig, Skibet i Dokken og afgav en Erklæring, hvori de anslaaer Skibets Værdi i beskadiget Stand til 157,000 Mk.

Citanterne har under nærværende Sag paastaet de Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen, der har forpligtet sig til at modtage Stævning paa Dpsk. »Stephanie«s Vegne, dømt til at udrede Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse tilligemed Renter af det tilkendte indtil Betaling sker.

Parterne er enige om, at den bjergede Ladnings Værdi maa sættes til Kr. 9,791.28, og at Fragten til Memel udgjorde Kr. 4,694.51, men der har været Strid om, hvorvidt den af de danske Skønsmænd eller den tyske Sagforstandige skete Ansættelse af Skibets Værdi skal lægges til Grund.

Retten skal i Anledning af denne Strid udtale, at den maa gaa ud fra det af de her ved Retten udmeldte Skønsmænd foretagne Skøn paa alle Punkter, hvor disse har haft fuld Adgang til at danne sig en begrundet Mening. Skønsmændene er ikke udtaget af en af Parterne, men i Overensstemmelse med danske Regler udmeldt af den kompetente Ret til at foretage Skønnet; Skønsmændene maa herefter anses ikke blot for kyndige paa det paagældende Omraade, men ogsaa for ganske upartiske og uafhængige af Parterne, og Besigtelsen er foretaget efter Tilkaldelse af samtlige Interesserede, som saaledes har haft Lejlighed til at henlede Mændenes Opmærksomhed paa alt, hvad der efter deres Mening har Betydning. Efter danske Regler kan et Skøn i Almindelighed kun omstodes ved et Overskøn af et dobbelt saa stort Antal, ligeledes af Retten udmeldte Mænd. Der er intet oplyst om, at Skibet er afsejlet saa hurtigt, at et saadant Overskøn har været umuliggjort. Bunden til et Skøn eller Overskøns Resultat er Retten ganske vist ikke, naar der fremkommer Oplysninger, der lader formode, at Resultatet er mindre rigtigt, men saadanne Oplysninger foreligger ikke her. Den Omstændighed alene, at der foreligger en Udtalelse i anden Retning af en tysk Sagforstandig, er ikke nok; der foreligger intet, der kan bibringe Retten den Tro, at denne Udtalelse er mere rigtig end Skønsmændenes Dom. Hertil kommer, at det er vedtaget i Bjergningskontrakten, at den Værdi, som de her udmeldte Skønsmænd fastsætter, vil være at lægge til Grund ved Bjergningssummens Fastsættelse.

Retten maa saaledes gaa ud fra, at Skibets Værdi, bortset fra Bundskaderne, maa sættes til 225,000 Kr., men herfra maa drages de virkelig afholdte Udgifter ved Istandsættelsen 39,605 Kr., ikke det af Skønsmændene rent foreløbig nævnte Tal 30,000 Kr. Skibets Værdi bliver saaledes 185,395 Kr.

Bjergningsdampskibet »Em. Z. Svitzer« er angivet at have en Værdi af 200,000 Kr., Værdien af »Bien« og Lægteren »Sif« er opgivet til henholdsvis 45,000 Kr. og 75,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder det for visse Vinde ret udsatte Sted, hvor Strandingen skete, og den Vanskelighed, der i al Fald for »Sif« har været ved at komme ind til Strandingsstedet, findes en Bjergeløn af 15,000 Kr. at være passende, og dette Beløb vil da være at tilkende Citanterne med Renter deraf som paastaet.

Sagens Omkostninger vil være at ophæve.



## Lloyd's Register of British and Foreign Shipping

har udsendt sin aarlige Rapport omfattende Selskabets Virksomhed i 1911—12.

Heraf fremgaar, at der den 30. Juni 1912 i dette Selskab var klassificeret 10,445 Skibe med en samlet Brutto Tonnage af 21,710,257 Tons.

I det forløbne Aar klassificeredes 684 ny Skibe med en samlet Brutto Tonnage af 1,468,166 Tons; heraf var 623 Dampskibe paa 1,455,988 Tons og 61 Sejlskibe paa 21,178 Tons. C. 68½ pCt. af disse byggedes til engelske Redere og 31½ pCt. til Redere udenfor England efter forud approberede Tegninger og under Selskabets Inspektørers Tilsyn.

Nedenstaaende Tabel udviser Tonnagen af Skibe klassificeret i Selskabets Register i de forløbne 10 Aar, i Følge hvilken der i 1911—12 var en Forøgelse af 369,690 Tons sammenlignet med Aaret forud.

Aar.	Damp Tons.	Sejl Tons.	i All.
1902—03	1,182,265	68,155	1,250,420
1903—04	1,051,960	27,085	1,079,045
1904—05	1,189,769	11,058	1,200,827
1905—06	1,408,579	4,066	1,412,645
1906—07	1,470,312	14,410	1,484,722
1907—08	1,147,547	4,244	1,151,791
1908—09	845,719	9,265	854,984
1909—10	923,703	6,243	929,946
1910—11	1,089,123	9,353	1,098,476
1911—12	1,455,988	12,178	1,468,166

Det er med stor Tilfredsstillelse, at Lloyd's Komité bemærker den almindelige Anerkendelse, som Selskabets reviderede Byggeregler nyder fra Rederes og Skibbyggeres Side; i det forløbne Aar har Selskabet saaledes approberet Tegninger til Nybygninger repræsenterende 2½ Millioner Tons, og siden Byggereglernes Fremkomst i 1909 er der approberet Tegninger til Nybygninger paa over 6 Millioner Tons. Sidste Kvartal afsluttet 30. September udviser, at der er 1,820,392 Tons under Bygning under Lloyd's Tilsyn, et Tal, som aldrig før er naaet i Selskabets Annaler, heraf byggedes næsten en halv Million Tons udenfor England. For at imødekomme Redere og Skibbyggere udenfor England er Byggereglerne nu udgivet paa Fransk, medens en tysk Udgave allerede er under Trykning.

I sidste Aarsrapport refereredes der til Diesel Motorers Anvendelse til Skibsbrug, og de gode Resultater, som de første Skibe forsynet med Maskiner af denne Type udviste har givet Stødet til en stærk Forøgelse af deres Antal, særlig i Holland og Tyskland.

Lloyd's Komité har fulgt denne Udvikling med den største Interesse, og de forskellige Problemer i Forbindelse med Indførelsen af Eksplosionsmaskiner i søgaaende Skibe har været Genstand for Selskabets Overingeniør Mr. Miltons indgaaende Studier. Den Tillid Selskabets Forskrifter i Forbindelse med disse Maskiner nyder baade i og udenfor England fremgaar bedst af den Omstændighed, at der for Øjeblikket bygges 34 Diesel Skibe til Lloyd's Klasse, hvoraf 23 er paa en Størrelse mellem 2,000 og 10,000 Tons.

Disse Maskiner er af forskellig Type, baade enkeltvirkende, fire og to Takts, dobbeltvirkende to Takts og »Junker« Typen, i Bremse Heste Kraft rangerer de mellem 1,750 og 120 for hver Maskine. Andre Typer paa 320 til 50 B. H. K. bestemt til mindre Skibe bygges ogsaa under Selskabets Tilsyn.

I forrige Aarsrapport omtaltes, at Motor Skibet »Vulcanus«, forsynet med en fire Takts Diesel Maskine havde begyndt sin Virksomhed med lovende Resultater. Dette Skib har sejlet i det forløbne Aar, og Maskinens Arbejde har vist sig saa tilfredsstillende, at Rederiet nu har fem andre Skibe under Bygning til Lloyd's Klasse af betydelig

store Tonnage og med kraftigere Maskiner, bygget af de samme Maskinbyggere, nemlig Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorweg-Materieel i Amsterdam.

A/S. Burmeister & Wain har i det forløbne Aar afleveret Motorskibene »Selandia« og »Fionia« (nu omdøbt »Christian X«). Disse Skibe, som har Lloyd's højeste Klasse, er hver paa 5,000 Tons og forsynet med Diesel Maskiner af fire Takts Typen.

Efter at have anløbet London og Antwerpen gjorde »Selandia« en vellykket Rejse til Bangkok og tilbage til Kjøbenhavn, hvor Selskabets Inspektører undersøgte Maskinerne med det Resultat, at disse viste sig at have arbejdet tilfredsstillende og kun krævede ubetydelige Reparationer. A/S. Burmeister & Wain har for Tiden lignende Maskiner under Bygning bestemt til syv dobbeltskruede Skibe, af hvilke to er betydelig større end »Selandia«. Seks af disse Skibe bygges til Lloyd's Klasse.

En Del Motor Skibe med Diesel Maskiner af to Takts Typen nærmer sig nu deres Fuldendelse, og man imødeser med stor Interesse Resultaterne af deres Funktionering sammenlignet med de Skibe med fire Takts Motorer, hvor, som ovenfor anført, tilfredsstillende Resultater allerede foreligger.

Det fremgaar af Selskabets Virksomhed i de forløbne 12 Maaneder, at ikke mindre end 86 Dampskibe paa over 5,000 Tons er bygget til Selskabets højeste Klasse, af disse kan nævnes følgende Skibe paa over 10,000 Tons:

Navn.	Tons.	Rederi.
Laconia	18,099	Cunard S. S. Co. Ld.
Orama	12,927	Orient Steam Nav. Co. Ld.
Kaiser Franz Joseph I	12,567	Soc. Anon. Unione Austriaca di. Nav.
Ballarat	11,120	Peninsular & Oriental
Beltana	11,120	Steam Nav. Co.
Makarini	10,624	Tyser Line, Ld.
Wiltshire	10,390	Federal Steam Nav. Co. Ld.
Waimana	10,389	Shaw, Savill & Albion Co. Ld.
Shropshire	10,374	Federal Steam Nav. Co. Ld.

For Øjeblikket er 15 Skibe paa over 12,000 Tons under Bygning til Selskabets Klasse nemlig:

Navn.	Tons.	Rederi.
Aquitania	45,000	Cunard S. S. Co. Ld.
én Damper	32,500	Holland Amerika Line.
Ormeda	15,600	Pacific Steam Nav. Co. Ld.
Orduna	15,600	
Empress of Russia	15,000	Canadian Pacific Railway Co.
én Damper	15,000	
to Dampere	15,000	Koninklijke Nederlandsche Lloyd.
én Damper	14,700	Soc. Anon. Unione Austriaca di. Nav.
Niagara	13,500	Union S. S. Co. of New Zealand, Ld.
to Dampere	12,500	Cunard S. S. Co. Ld.
to Dampere	12,000	Union Castle Mail S. S. Co. Ld.

Endvidere et Antal Dampskibe paa 10,000—12,000 Tons, bestemt til følgende Rederier: Peninsular & Oriental Steam Navigation Co., Royal Mail Steam Packet Co., Tyser Line, Ld., J. P. Corry & Co., S. Pearson & Son, Ld., Stoomvaart Maatschappij Nederland, Den Norske Amerika Linie, Nippon Yusen Kaisha, Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Det Forenede Dampskibsselskab, etc.

Der fremkommer vedvarende talrige Forslag til Lempelser i de anerkendte Former for Skibskonstruktioner, som alle underkastes en indgaaende Behandling af Lloyd's Komité, som altid er beredt til at stille Selskabets Erfaring og Raad til Rederes og Skibbyggeres Disposition.

En stigende Tonnage bygges efter Isherwoods Langskibs Spante System, ikke mindre end 174 Skibe af denne Type med en samlet Tonnage af 857,968 er indtil Dato bygget eller er under Bygning under Selskabets Kontrol.

Bygningen af Petroleum Tank Dampere er tiltaget i en enorm Grad. Ikke mindre end 87 Skibe af denne Type paa 479,000 Tons er for Øjeblikket under Bygning til Klasse 100 A 1 »Carrying Petroleum in bulk«, 10 af disse har en Længde af 525 Fod og en Tonnage af c. 10,000 Tons og er de største i sin Slags.

Bygning af Dampere med Oljefyring i Stedet for Kul er tiltaget stærkt i det forløbne Aar, 64 Skibe under Bygning er forsynet med Olje Bunker, deraf er de 45 Tank Dampere. Selskabets Regler for Olje Brændsel er baseret paa et Flammepunkt af 150° F. I den senere Tid er der fremkommen Oljebraendsel med et lavere Flammepunkt, hvorfor Konstruktionen af Bunkerne bestemt for denne Olje er bleven særlig behandlet af Komitéen med Henblik til de særlige Betingelser, som Transporten af let Olje kræver. Skulde det vise sig, at Brugen af Olje med lavt Flammepunkt bliver mere almindelig, vil Komitéen udarbejde detaljerede Regler herfor.

Selskabets Virksomhed i de Forenede Stater i Amerika er i livlig Fremgang. 40 Skibe repræsenterende en Tonnage af 175,000 Tons er for Tiden under Bygning derovre til Lloyd's Klasse.

Paa de forskellige af Lloyd's godkendte Staalværker er der i Aarets Løb prøvet 1,060,111 Tons Staal til Skibe og Kedelkonstruktion, ligesom 8,350 Ankere og 541,818 Favne Ankerkæde er prøvet.

Selskabets Inspektører tæller nu 344 imod 331 i Fjor, heraf er 4 stationeret i Kjøbenhavn.

Antallet af Subskribenter paa Lloyd's Register Bog er stadig stigende og naaede i Fjor 6,239.

Der er i det forløbne Aar afsluttet en Overenskomst med Veritas Austro-Ungarico, i Følge hvilken dette Selskab har antaget Lloyd's Byggregler, saaledes at intet Skib kan klassificeres i dette Selskab uden ogsaa at kunne optages i Lloyd's Klasse.

## Navigationstvæsnets og Sønæringsvæsnets Ordning.

(Fortsat.)

### 4de Afsnit.

#### Godkendte Navigationsskoler.

##### § 24.

Indtil syv Navigationsskoler kunne godkendes og nyde da Understøttelse af Statskassen.

Godkendelsen, der meddeles af Ministeren for Handel og Søfart, er betinget af, at de paagældende Skoler opfylde de Krav, som stilles af Ministeren, og underkaste sig hans Tilsyn med Hensyn til Opfyldelsen af disse Krav.

##### § 25.

De godkendte Navigationsskoler erholde af Statskassen en aarlig Understøttelse, der består af:

- Et fast Tilskud af 1,000 Kr. til hver Skole.
- Et Tilskud af indtil 15,000 Kr., der fordeles mellem Skolerne i Forhold til Antallet af de fra hver Skole i Løbet af de 3 nærmest forudgaaende Kalendernar, jfr. dog § 40, bestaaede Eksaminer eller Dele af disse, jfr. §§ 1 og 6, idet de paagældende Eksaminers indbyrdes Værdi ansættes ved den i § 1 ommeldte kongelige Anordning.

##### § 26.

For de godkendte Navigationsskolars Vedkommende overtager Statskassen — med den i næste Stkke angivne Begrænsning — Garantien for Lønningerne til de til disse knyttede Bestyrere og Lærere. For de ved Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 § 13 godkendte Skolars Vedkommende vil dog Overtagelsen af Garantien efter Omstændighederne kunne betinges af, at Skolerne bevare de dem udover Statstilskudet fra offentlige Myndigheder, private Institutioner eller andre tilsagte Understøttelser.

Nærmere Bestemmelser angaaende de af Staten garanterede Tilskud til Lønninger gives af Kongen; dog kunne disse, Alderstillæg indbefattede, ingensinde ansættes højere end angivet i efterfølgende Skala:

For Bestyrere	5,000 Kr. aarlig.
for faste Lærere	3,600 — —
for Timelærere	2 — pr. Time.

##### § 27.

Budgettet for hver af de godkendte Navigationsskoler skal for hvert Finansaar approberes af Ministeren for Handel og Søfart; det

approberede Budget kan ved Skolens Drift ikke fraviges uden Ministerens Samtykke. Opuas Ministerens Approbation ikke, bortfalder for det paagældende Aar saavel det faste Tilskud, jfr. § 25 a, som Lønningsgarantien, jfr. § 26.

Efter Udlobet af hvert Finansaar reviderer og deciderer Ministeren Skolernes Regnskaber samt anviser i Tilfælde af Driftsunderskud den paagældende Skole det til Underskudets Dækning fornødne Beløb, dog ikke udover Garantisummen for Skolen, beregnet efter de i Medfør af § 26 givne Bestemmelser.

##### § 28.

Eleverne paa de godkendte Navigationsskoler erlægge som Vederlag for Undervisningen maanedlige Skolepenge, hvis Størrelse fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart. Skolepengene skulle dog, forsaavidt angaar Forberedelsen til den samme Eksamen, være ens ved samtlige godkendte Skoler.

##### § 29.

Værdige og trængende Elever, som i mindst 1 Maaned ved en af de godkendte Navigationsskoler have nydt Undervisning til en af de i § 1 under Nr. 3—5 nævnte Eksaminer, kan der tilstaaes en maanedlig Understøttelse, regnet fra Indtrædelsen, af indtil 20 Kr. samt en Gang for alle indtil 50 Kr. for bestaaet Prøve i 3 og indtil 100 Kr. for bestaaet Prøve i alle Fag til den udvidede Skibsførereksamen. Tilstaaelse og fortsat Nydelse af den maanedlige Understøttelse under Forberedelsen til den udvidede Skibsførereksamen er betinget af, at Eleven deltager i Undervisningen i mindst 3 til denne Eksamen hørende Fag, hvori Prøven ikke er bestaaet, medmindre Ministeren for Handel og Søfart i enkelte Tilfælde tillader Afvigelse derfra.

Understøttelsen udbetales Eleverne ved Udgangen af hver Maaned ved Skolens Bestyrer.

##### § 30.

Nærmere Regler for de godkendte Navigationsskolars Drift og Virksomhed, derunder navnlig for Fremlæggelse af Budget og Afleggelse af Regnskab, for Uddannelse, Antagelse og Afskedigelse af Lærerepersonale samt for Elevernes disciplinære Forhold til Skolerne fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

Det nærmere Tilsyn med Skolerne føres af Ministeren ved Navigationdirektøren.

##### § 31.

Naar en Skole ikke opfylder de Betingelser, som efter Ministeren for Handel og Søfarts Mening bør stilles til den, eller naar Summen af Antallene af bestaaede Eksaminer efter Reglerne i § 25 for 3 paa hinanden følgende Aar for en Skoles Vedkommende gennemsnitlig er under 10, da skal den af Ministeren for Handel og Søfart indstilles til paa det følgende Aars Finanslov at miste det i § 25 a nævnte faste Statstilskud, hvorefter den i § 26 omhandlede Lønningsgaranti for Skolen bortfalder.

Hvis Summen af Antallene af bestaaede Eksaminer for en Periode af 5 Aar gennemsnitlig er under 10, skal den Skolen moddelte Godkendelse derefter anses som bortfalden.

##### § 32.

Ændringer i det i Henhold til § 26 af Kongen udstedte Lønningsreglement kunne kun sættes i Kraft fra Udgangen af et Finansaar og skulle bekendtgøres med mindst 18 Maaneders Varsel.

Ændringer i de i Henhold til § 28 fastsatte Takster for Skolepenge skulle bekendtgøres med mindst 12 Maaneders Varsel.

### 5te Afsnit.

#### Lønningsbestemmelser m. m., Lovens Ikrafttræden.

##### § 33.

Navigationdirektøren udnævnes af Kongen. Hans Lønning er 5,400 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med et Alderstillæg af 700 Kr. indtil 6,800 Kr.

De andre Medlemmer af Eksamenkommissionerne udnævnes af Ministeren for Handel og Søfart. Vederlagene for dem fastsættes ved de aarlige Finanslove.

Medlemmer af Eksamenkommissionerne og særlige Meddommere, jfr. § 15, oppebære paa Tjenesterejser foruden fri Befordring 10 Kr. i Dagpenge.

##### § 34.

Ved de aarlige Finanslove fastsættes de til Eksaminernes Afholdelse fornødne Beløb til Vederlag for de i § 15 nævnte særlige Meddommere, Tilsyn, Skrivematerialier m. v., til Garanti for Lønningerne til de godkendte Navigationsskolars Bestyrere og Lærere samt til Understøttelse af værdige og trængende Elever.

Endvidere kan der ved de aarlige Finanslove bevilges Midler til Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler til godkendte Navigationsskoler samt ydes Tilskud til Udgivelse af Lærebøger og til Uddannelse af Navigationslærere.

##### § 35.

Udtrykkene »Nordsøen«, »Vindskrænket Fart«, »Tons« og »Fiskerfartøj« have i nærværende Lov samme Betydning som i Lov om Sønærings.

##### § 36.

Denne Lov træder i Kraft den . . . . . Samtidig opheves Lov Nr. 47 om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892, liresom alle tidligere i Strid med denne Lov værende Love nemlig Lov om Styrmandseksamen af 6. Marts 1869, Lov om For-

andring i Styrmandseksamen af 10. April 1874 og Lov om Styrmandseksamen af 24. Juli 1880 forblive ophævede.

#### 6te Afsnit.

#### Midlertidige Bestemmelser.

##### § 37.

Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges til i et Tidsrum af 3 Aar fra nærværende Lovs Ikrafttræden at gøre Undtagelser fra de i §§ 2—5 indeholdte Bestemmelser om Søfart.

##### § 38.

Den, der har bestaaet den almindelige Styrmandseksamen efter Lov Nr. 47 om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892, er berettiget til at fremsætte sig saavel til den almindelige som til den udvidede Skibsførereksamen efter denne Lov, saafremt han er i Besiddelse af den Søfart, som efter § 5 kræves for at kunne stedes til den almindelige Skibsførereksamen.

Den, der har bestaaet et eller flere af de under den udvidede Styrmandseksamen efter Loven af 1892 hørende Fag, anses, for saa vidt han har erhvervet Bevis som Styrmand i Henhold til Sø-næringsloven af 25. Marts 1892, for at have bestaaet det eller de tilsvarende Fag af den i nærværende Lov omhandlede udvidede Skibsførereksamen; i modsat Fald anses han for at have bestaaet det eller de tilsvarende Fag af den i nærværende Lov omhandlede almindelige Skibsførereksamen.

##### § 39.

For saa vidt nogen af de ved Lov Nr. 47 om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 godkendte Navigationsskoler ikke maatte opnå Godkendelse efter denne Lov, kan der ved Finansloven ydes Tilskud til Afvikling af saadanne Skolers Forhold.

##### § 40.

Ved den i § 25 b. ommeldte Fordeling af Statstilskudet vil, saa længe Tiden for denne Lovs Ikrafttræden indgaaer i Beregningen, de i § 14 b. i Lov Nr. 47 om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 givne Regler om Eksaminernes indbyrdes Værdi være at beholde for denne Tids Vedkommende.

(Fortsættes).

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte's Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. I Januar hersker der paa Oceanet Nord for de store Damperruter store, cykloniske Vindsystemer, ved hvis Sydrend mindre, sekundære Vindsystemer trækker Øst efter med de fremherskende vestlige Luftstrømninger og fremkalder paa Damperruterne en hurtig Vekslen af sydvestlige og nordvestlige Vinde. Anticyklonerne eller Omraader med højt Tryk ligger for det meste Syd for Damperruterne til New York; Dampertrafikken til Vestindien gennemskærer dem. Dog optræder der ikke sjældent Omraader med højt Tryk ogsaa paa 45°—70° N. Br., som da fremkalder østlige Vinde paa Ruten Kanalen—New York. Barometer-svingningerne i de nordlige Egne er meget store.

Nordgrænsen for NØ. Passaten løber i en flad Bue omtrent fra de Kanariske Øer til Florida Strædet. NØ. Passatens Sydgrænse er derimod rykket langt imod Syd; paa 30° V. Lgd. ligger den paa 3° N. Brd. (imod 5° N. Brd. i December), dog har den endnu ikke naaet sin sydligste Beliggenhed. Som det næsten altid er Tilfældet, er NØ. Passaten i Almindelighed friskere og østligere ovre ved Vestindien end paa den afrikanske Side, dog optræder der netop i Januar og Februar mellem de Kanariske Øer og Kap Verde ofte en næsten helt østlig Passat med stor Vindstyrke, som da — ved højt Lufttryk over Nordafrika — blæser ud fra Sahara. Følgerne af saadanne Vejrforhold er meget diset Luft og til Tider udstrakt Støvfald. Det i høj Grad usigtbare Vejr, som saadant Støvfald medfører, har ofte givet Anledning til betydelige Søulykker. Saa snart Passaten igen antager Retningen N. eller NNØ., ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Nordgrænsen for SØ. Passaten er sammenlignet med December ligeledes rykket en Del tilbage mod Ækvator særlig paa den amerikanske Side af Oceanet.

Storme. Paa Damperruterne paa de højere Bredder er Januar i Almindelighed Aarets mest stormfulde Maaned, og stadig er det meget nær midt paa Oceanet, at Hyppigheden af de vestlige Storme naar deres Maximum med 35 pCt. mellem 30°—45° V. Lgd. og 45°—50° N. Brd. Over mod den europæiske Side, hvor østlige Vinde ikke er sjældne, aftager Stormhyppigheden hurtigt. Paa den anden Side kan man Vest for 45°—50° V. Lgd. og Syd for 40° N. Brd. vente mere Storm end Nord for denne Bredde, hvad der øjensynligt maa tilskrives Golfstrømmen.

Taaage. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefaldige Maaned, til Dels vel af den Grund, at Golfstrømmens Vandtemperatur, der nu er betydelig lavere end om Sommeren, ikke er i saa høj Grad forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne; navnlig skyldes det vel dog, at der hyppigere forekommer kolde NV. Vinde end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her og navnlig paa den amerikanske Side overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt.

Is. I Almindelighed er i Januar Damperruten til og fra New York endnu næsten isfri; dog rykker Drivisen stadig længere imod Syd, saa at man fra 15. Januar maa holde sig til de sydlige Skæringspunkter for de internationale Damperruter.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 18. December, at de sidste Meldinger om Is fra Belle Isle Strædet og den nordlige Del af St. Lawrence Bugten er fra 21. November. Fra 6. til 21. November er der ogsaa udenfor Newfoundlandbankerne NØ. Kant atter truffet Ishjerger, deraf enkelte af betydelig Størrelse, de naaede omtrent mod S. til 47.9° N. Brd. mod Ø. til 48.5° V. Lgd. Selv om man nu, da der ikke senere er indløbet Meddelelser, maa ga ud fra, at denne Is imidlertid er forsvunden, saa bør dens Tilsynkomst og dens yderligere Fremtrængen mod S., tages som et Tegn paa, at den i Betragtning af de usædvanlige Isforhold i Aar, ikke kan regnes som afsluttet.

Paa Montreal ophørte Skibsfarten 2. December, paa Quebec den 13. December.

## Fragtmarkedet.

Befragtningernes Antal i den forløbne Uge har gennemgaaende været ringe, da der hverken hos Redere eller Købmænd sporedes særlig Lyst til at foretage sig noget, og der synes i begge Lejre at være mest Tilhøjelighed til at vente til efter Nytaar. Kulfragterne fra England gik, efter at vor forrige Beretning var skrevet, yderligere ned, navnlig ad Middelhavet til, men i Slutningen af Ugen og i Begyndelsen af denne indtraadte der en afgjort fastere Stemning, og det er den almindelige Mening, at Raterne vil stige yderligere, saa snart vi er kommen ind i Januar Maaned. Der er fremdeles de største Vanskeligheder med at faa Tørn paa Kulpladserne for ganske prompte Baade, men ogsaa i dette Forhold ventes en Bedring efter Nytaar. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar er der intet særligt at bemærke udover, at der fra Birma sluttedes en Række større Baade med Ris pr. Januar—Februar til Rater svingende mellem 31/3 og 32/6 O. C. sædvanlig Reduktion for Holland. Fra La Plata effektueredes der ogsaa en Del Befragtninger til 22/6 à 23/ O. C. pr. Februar fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Alle øvrige Markeder særdeles stille.

Skrevet den 23. December 1912.

### Fragtmarkedet for Sejlere.

Angaaende de mindre Skibe har Markedet henimod Helligdagene gennemgaaende været ret stille; Stralsund

(Fortsættes Side 687.)

## Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Røtningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

### A.

De danske Farvande, Færøerne, Island, Grønland og dansk Vestindien.

**3041.** »Thyborøn« Lys- og Fløjtebøje midlertidig slukket. Nordseens. »Thyborøn« Lys- og Fløjtebøje er slukket. Den vil suarest blive tændt igen. 56° 42' (50") N. Br. 8° 10' (00") Ø. Lgd.

**3042.** Sømærker Stationstid. Hellerup Lystbaadehavn. Sundet. De 5 Sømærker ved Hellerup Lystbaadehavn ligger nærliggende i Tiden fra 1ste April til 1ste November. Havnefyret: 55° 48' (55") N. Br. 12° 35' (15") Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210, 211, 229 og 250. Danske Lods, Side 288. Havne-Lods, Side 52. Søm.-Fort., Side 25). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1464. Kjøbenhavn 1912).

**3043.** Vrag. Stevns-Klint. Sundet. Galeasen »Vilhelm« er sunket ud for Stevns-Klint i 5. m Vand e. 400 m fra Land. Vraget, der har begge Mastetopper over Vandet, ligger 1.4 Sm fra V. fra Stevns Fyr. En Vragvager med grøn Stage og grønt Flag er udlagt c. 20 m Ø. fra Vraget. 55° 18' (50") N. Br. 12° 27' (15") Ø. Lgd.

**3044.** Vraglystønde udlagt. Nordenhuse. Fyen Ø-Kyst. Store-Bælt. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt 70 m Ø. fra Vraget af Skomertens, 2. Sm N. 61½° Ø. fra Bovense Kirke. Der er intet synligt af Vraget; over en afbrækket Masttop er der 4 m Vand, over Skroget 18 m. 55° 24' (18") N. Br. 10° 48' (00") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2982. Kjøbenhavn 1912).

**3045.** Sømærke drevet i Land. Trindelen. Rønne. Bornholm V-Kyst. Den hvide Stage med 3 nedadvendte Koste paa SV-Siden af Trindelen ud for Rønne Havn er drevet i Land. Den vil blive sat paa Plads, saa snart Vejforholdene tillader det. 55° 05' (43") N. Br. 14° 41' (15") Ø. Lgd.

### B.

#### I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**3046.** Fyr forandres. Höganas. Sundet. Svørrig. Höganas Fyr skal forandres til at vise Lys med En-Formørkelser hver 3 Sek., Lys 2. Sek., Mørke 0.5 Sek. Lysset skal forandres til at være grønt fra S. til S. 78° V., hvidt derfra til N. 82° V., rødt derfra til N. 82° V. 56° 12' 00" N. Br. 12° 32' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 181, 210, 211 og 247. Danske Lods, Side 271).

**3047.** Vrag afmærket. Falsterbo VSV. Østersøen. Ifølge Telegram fra Lølskaptajnen i Malmø ligger den i det S-lige Indløb til Sundet sunke Gulense 5½ Sm NV. t. V. fra »Falterborel« Fyrskib. En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3 Sek., er udlagt Ø. for Vraget. Imellem Lystønden og Vraget er udlagt en grøn Stage med grønt Flag. Vraget vil blive uskadeliggjort. »Falterborel« Fyrskib: 55° 17' 37" N. Br. 12° 47' 15" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2985. Kjøbenhavn 1912).

**3048.** Forandring af Fyr udsat. Høllevik. Blekingekysten. Svørrig. Høllevik Fyr vil ikke blive forandret til et Lynfyret før i Begyndelsen af 1913. 56° 00' 55" N. Br. 14° 42' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1214. Kjøbenhavn 1912).

**3049.** Rettelser til »Efterretninger for Søfarende Nr. 2990, Pkt. 9, Tømmernabben. Kalmarund. Pkt. 9 forandres til: Stagnon paa 56° 56' 09" 16° 31' 11" Ø. Lgd. Flyttes til 56° 56' 15" N. Br. 16° 31' 12" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206).

**3050.** Baake nedlagt. Oknø. Mönsterås. Kalmarund. Stangbaaken paa Oknø er blæst om og vil ikke mere blive rejst. Oknø: 57° 00½" N. Br. 16° 32' Ø. Lgd.

**3051.** Oplysning om Inddragning af Fyrskibet »Svenska Björn«. Sæfrent Is- og Vejforholdene tillader det, forbliver Fyrskibet »Svenska Björn« i Vinter paa Station indtil den 31ste Januar 1913 om Morgenen. 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd.

**3076.** Tænde inddraget. Dohoy Sound. Georgia. North Breaker Spidstønde 4 i Indløbet til Dohoy Sound er inddraget. Dohoy Sound: 31° 22' N. Br. 81° 16' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 617. Kjøbenhavn 1912).

**3077.** Afmærkning forandres. St. Johns River. Florida. Omtr. den 10de Januar 1913 ombyttes St. Johns Klokkestønde 1 St. J. med St. Johns River Entrance sorte Stumpstønde 1, og North Jetty End Spidstønde 2 ombyttes med North Jetty End røde Lys- og Klokkestønde 2, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. St. Johns River Indløb: 30° 24' N. Br. 81° 25' V. Lgd.

#### VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

**3076.** Tænder inddrages. Southeast Channel. Key West Harbor. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtr. den 7de Januar 1913 inddrages følgende vandret stribede Spidstønder. 1) Seventeen-Foot Shoal 24° 30' 59" N. Br. 81° 46' 15" V. Lgd. 2) Eighteen-Foot Shoal 24° 30' 39" N. Br. 81° 46' 01" V. Lgd.

**3078.** Baaker opført. Caloosahatchee River. San Carlos Bay. Florida. I Caloosahatchee River er opført følgende sorte Baaker, som staar i c. 2½ m Vand: 1) Baake 17 A N. 46½° Ø. fra Baake 18 og S. 12° Ø. fra Red Fish Point. 26° 32' 12" N. Br. 81° 56' 49" V. Lgd. 2) Baake 27 A S. 44½° V. fra Baake 28 og S. 38½° Ø. fra Mangrove Island venstre Kant. 26° 34' 53" N. Br. 81° 54' 40" V. Lgd. 3) Baake 31 A N. 7½° Ø. fra Baake 31 og N. 43½° Ø. fra Kanten af Four-Mile Point 26° 37' 21" N. Br. 81° 53' 41" V. Lgd.

**3080.** Tænde udlagt. East Pass. St. George Sound. Florida. East Pass Stumpstønde 7 A er udlagt i c. 6 m Vand ved V-Kanten af det gravede Løb over Underbarren mellem Tønderne 7 og 9. N. 63½° Ø. fra Six-foot Spot Fyr og S. 26¼° Ø. fra Crooked River Bugt. Six-foot Spot Fyr: 29° 43' 10" N. Br. 84° 48' 22" V. Lgd.

**3081.** Vrag. Crooked Island Reef. Crooked Island. Bahama Islands. En hvid Damper med 2 Master og en gul Skorstøben med hvidt Bælte og sort foroven er strandet paa Yderenden af Crooked Island Reef c. ½ Sm NV-lig for Bird Rock. Bird Riek Fyr: 22° 51' 00" N. Br. 74° 22' 48" V. Lgd.

#### VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

**3082.** Fyr tændt. Pedra de Baleia. Paraguassú. Bahia Bugt. Brasilien. Paa Pedra de Baleia er tændt et hvidt Blinkfyret, der viser Et-Blink hver 10 Sek. 12° 39' 32" N. Br. 39° 01' 56" V. Lgd.

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**3083.** Fyr opføres. Punta Sernella. Selva. Spanien. Paa Sernella Punt er bygget et Fyr (lille Taarn paa et hvidt Hus). I Sommeren 1913, naar Fyrapparatet er færdigt, tændes et hvidt Fyr med To-Formørkelser. Lyssevne: c. 12 Sm. 42° 20' 55" N. Br. 3° 11' 10" Ø. Lgd.

**3084.** Bestemmelse om Sømærkers Farve. Italien. Alle italienske Sømærker og Baaker vil blive malet i Overensstemmelse med den af Kongressen i St. Petersborg 1912 vedtagne Bestemmelse nemlig: rødt om Bagbord og sort om Styrbord, naar man er for Indgaende. Forandringer vil blive foretaget efterhaanden.

**3085.** Fyr forandres. Castellamare del Golfo. Sicilien N-Kyst. Castellamare del Golfo hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. I øvrigt uforandret. 38° 01' 56" N. Br. 12° 52' 37" Ø. Lgd.

Under Forandringen, der vil tage en halv Snes Dage, vil Fyret vise hvidt, fast Lys; Lyssevne: 5 Sm.

**3086.** Fyr tændt. Gulf of Saloniki. Følgende Fyr er atter tændt: 1) Kassandra Point. 2) Panomi Point. 3) Cape Kara. 4) Fyret paa Saloniki Bolgebyder. Kassandra Point Fyr: 39° 57' N. Br. 23° 22¼" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2182. Kjøbenhavn 1911).

**3087.** Vrag afmærket. Jenikale. KertschJenikale Stræde. Rusland. I Kertsch—Jenikale Stræde ligger Vraget af Sejlfarinet »Ryhetze« i 7. m Vand e. 1700 m S. 40° Ø. fra Jenikale Fyr. Mindste Dybde over Vraget — 5.5 m — er afmærket med en hvid sort Spidstønde med Ballon. 43° 22' 24" N. Br. 36° 39' 08" Ø. Lgd.

**3088.** Oplysning om Afmærkning. Port-Said. Ægypten. Fra den 1ste Januar 1913 vil Indløbet til Port-Said Red være afmærket som følger: 1) En rød Lystønde, der viser grønt Lys,

**3052.** Oplysning om Inddragning af Fyrskibene »Grundkalleren«, »Västra Banken« og »Fingrundet«. **Baltiske Bugt.** Snartrent 15- og Vejrforholdene tillader det, vil Fyrskibene »Grundkalleren«, 60° 29' 57" N. Br. 18° 54' 25" Ø. Lgd., og »Västra Banken«, 60° 53' 48" N. Br. 17° 55' 10" Ø. Lgd., i Vinter blive paa Station hidtil efter Midnat mellem den 30de og 31de Januar 1913, og Fyrskibet »Fingrundet«, 61° 01' 50" N. Br. 18° 31' 35" Ø. Lgd., indtil efter Midnat mellem den 1ste og 20de Januar 1913.

### III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**3053.** Vreglystønde midlertidig slukket. »Weser« Fyrskib NV, Tyskland. Lystonden ved Vraget, som ligger 10 Sm NV-lig fra »Weser« Fyrskib, er beskadiget og slukket. Den skal ombygges med en anden Lystønde, naar Vejret tillader det. 53° 59" N. Br. 7° 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2474. Kjøbenhavn 1912.)

**3054.** Vandtaarns Belægnings. **Nordenham.** »Weser« Vandtaarnet i Nordenham stuar ikke paa Fiskerihavens V-lige Bred, men paa 53° 29' 38" N. Br. 8° 29' 39" Ø. Lgd.

**3055.** Ledelyr tændt. **Almærkning.** **Dovetof.** **Ostfrisiske Bø.** **Dovetof** Ledelyr er attet tændt. Baglyret: 53° 42' 35" N. Br. 7° 08' 32" Ø. Lgd. Forlyret: 53° 42' 36" N. Br. 7° 08' 33" Ø. Lgd.

De sorte Tønder ligger, som følger: D 1 paa 53° 44' 26" N. Br. 7° 09' 21" Ø. Lgd., D 2 paa 53° 43' 44" N. Br. 7° 09' 04" Ø. Lgd. og D 3 paa 53° 43' 07" N. Br. 7° 08' 50" Ø. Lgd. De røde Tønder vil ogsaa blive flyttede.

**3056.** Belysning forøret. **Heringen.** **Zaizerzøe.** **Holland.** Belysningen ved Heringen er nu forøret. 53° 10 1/2' N. Br. 5° 24 1/2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3010. Kjøbenhavn 1912.)

**3057.** »West Hindere« Fyrskib sunket. **Belgien.** »West Hindere« Fyrskib er sunket, og et Reservelyrskib er udlagt. 51° 22 1/2' N. Br. 2° 26 1/2' Ø. Lgd.

**3058.** »Lynn Well« Fyrskib flyttes. **The Wash.** **England.** Omtrint den 1ste Januar 1913 flyttes »Lynn Well« Fyrskib til 53° 03' 50" N. Br. 0° 28' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

### IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland, Irland.

**3059.** Fyr tændes. **Men Guen Bras.** **Abordis de Roscoff.** **Frankrig.** I Begyndelsen af 1913 tændes et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr paa Men Guen Bras Taarn, som er blevet forlojet. Lysel er hvidt fra N. 17° Ø. til N. 83° Ø. grønt fra N. 83° Ø. til S. 67° V., hvidt fra S. 67° V. til S. 79° V., rødt fra S. 79° V. til N. 17° Ø. Flammens Højde: 12 m. Lysene: 6 Sm for hvidt, 3 1/2 Sm for rødt og 3 Sm for grønt lys. 17 m høj, hvidt og sort vandret strøbet Taarn. Fyret kan brende til Forsøg, forinden det tændes. 48° 43' 47" N. Br. 9° 58' 03" V. Lgd.

**3060.** Fyr tændt. **Taaesignal gives.** **Quenard Point.** **Alderney (Ile d'Aurigny).** **Channel Islands.** Quenard Point hvide Lysfyrt er tændt. Det viser Fire-Lyn hver 15 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 8. Sek., Flammens Højde: 37 m. Synsvide: 17 Sm. Hvidt Taarn med sort Balle. Taaesignal gives med Strøme, Fire-Stød hver i Min. 30 Sek., Stød 2. Sek., Pause 2 Sek., Stød 2. Sek., Pause 2 Sek., Stød 2. Sek., Pause 2 Sek., Stød 2. Sek., Pause 1 Min. 14 Sek., 49° 43' 49" N. Br. 2° 09' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1918. Kjøbenhavn 1912.)

**3061.** Vrag almærket. **Milford Haven.** **England.** Fiskeritøjet »Barge« er sunket i Milford Haven, 0.4 Sm S. 71° V. fra Semnatoren paa Staak Rock. En grøn Vragtønde er udlagt e. 30 m SV. fra Vraget. Et Vragmærkeskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt ved Vraget. e. 31° 42' N. Br. 5° 06' V. Lgd.

**3062.** Grunde fundet. **Sound of Islay.** **Skotland.** En Stengrund med 12 m Vand er fundet 13 1/2 Ml S. 49° V. fra S.-Linden af Rudha ant Sultean. 55° 57' 20" N. Br. 6° 02' 20" V. Lgd. 1/2 Ml SV. fra denne Grund findes en Grund med 13 m Vand.

**3063.** Fyr forøret. **Loop Head.** **River Shannon.** **Irland V.-Kyst.** **Loop Head Fyr** er forøret til et hvidt Lysfyrt, der viser Fire-Lyn hver 20 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2. Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2. Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2. Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 12. Sek., 52° 33 1/2' N. Br. 9° 56' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 396. Kjøbenhavn 1911.)

### V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

**3064.** Oplysning om Undervandsklokketønde. **North East Breakers.** **Bermuda Islands.** **North East Breakers** Undervandsklokketønde er en sort Tønde med et hvidt Bælte, mærket »N. E. Breaker«. Den ligger 5. Sm N. 78° Ø. fra North Rock Fyr. 32° 29' 30" N. Br. 64° 38' 56" V. Lgd. (Hflg. engelsk Kort Nr. 360). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2958. Kjøbenhavn 1912.)

**3065.** Fyr forøret. **Sadle Island.** **Red Bay.** **Strait of Bellisle.** **Labrador.** **Sadle Island** Fyr er forøret til et hvidt Fyr med En-Formørkelsers hver 5 Sek., Lys 2. Sek., Mørke 2. Sek. 51° 43' 20" N. Br. 56° 25' 00" V. Lgd.

**3066.** Fyr tændt. **St. Anthony Harbour.** **St. Mein Bay.** **Newfoundland Ø.-Kyst.** **Paa** Egg Point er tændt et hvidt, fast Fyr, der brenner fra Juni til December. 51° 22' N. Br. 55° 38' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2168. Kjøbenhavn 1912.)

**3067.** Tønde udlagt. **Sampson Rock.** **Port Felix Harbour.** **Nova Scotia S.-Kyst.** En sort Spiritønde er udlagt i 6. m Vand e. 1/2 Sm N. 35° Ø. fra Fyret paa Hog Island. 45° 14' 21" N. Br. 61° 12' 38" V. Lgd.

**3068.** Tønder udlagt. **Chamcook.** **Passamaquoddy Bay.** **Bay of Fundy.** 1) En rød Spids-tønde er udlagt i 9. m Vand e. 30 m uden for et netop overflodt Skær. S. 69 1/2° Ø. fra SV-kanten af Chamcook Head og S. 37 1/2° V. fra Ø.-kanten af Chamcook Head. 45° 07' 24" N. Br. 67° 02' 04" V. Lgd. 2) En sort Spiritønde er udlagt i 5.4 m Vand, S. 61 1/2° V. fra SO-kanten af Chamcook Head og N. 52 1/2° V. fra Ø.-kanten af Minister Island. 45° 07' 07" N. Br. 67° 02' 48" V. Lgd. 3) En rød Spiritønde er udlagt i 3.6 m Vand ved Indløbet til Chamcook Harbour, henholdsvis S. 65 1/2° V. og N. 40 1/2° V. fra sidstnævnte Punkter. 45° 07' 12" N. Br. 67° 02' 48" V. Lgd. 4) En sort Spiritønde er udlagt i 3.6 m Vand ved Shawringen i Havnen, S. 40 1/2° V. fra Minister Island NV-kant og N. 30 1/2° V. fra Minister Island SV-kant. 45° 06' 40" V. fra 67° 03' 01" V. Lgd. 5) En rød Spiritønde er udlagt i 7. m Vand ved Shawringen i Havnen, S. 54 1/2° V. fra Minister Island N-kant og N. 34 1/2° V. fra Minister Island SV-kant. 45° 06' 44" N. Br. 67° 03' 30" V. Lgd.

**3069.** Oplysning om Lys- og Fløjetønde. **Black Point.** **St. John.** **Bay of Fundy.** **Black** Point Lys- og Fløjetønde skal fremtidig i Tiden Maj-Juli ligge 1. Sm S. 19° Ø. fra Partridge Island Fyr. 45° 13' 16" N. Br. 66° 02' 48" V. Lgd. Den øvrige Del af Aaret ligger den paa sin nuværende Plads paa 45° 10' 40" N. Br. 66° 02' 11" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 356. Kjøbenhavn 1912.)

**3070.** Fyr forøret. **Machias Seal Island.** **Bay of Fundy.** Den 2den Januar 1913 forøret Machias Seal Island Fyr til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 10 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 6 Sek. I øvrigt uforøret. 44° 30' 07" N. Br. 67° 06' 19" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1818. Kjøbenhavn 1912.)

**3071.** Oplysning om Almærkning. **Newburyport Harbor.** **Massachusetts.** **Forenede** **Stater i Nord-Amerika.** Mid-channel Outer lødret strøbet Tønde er ikke blevet flyttet. Newburyport Harbour: 42° 49' N. Br. 70° 49 1/2' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2560. Kjøbenhavn 1912.)

**3072.** Tønde udlagt. **Western Passage.** **Narragansett Bay.** **Rhode Island.** Twenty-three-foot Rock Spiritønde 2 er udlagt i e. 11 m Vand ved det nævnte 7 m Skær. N. 48° Ø. fra Casco's Point og S. 49 1/2° Ø. fra Plum Beach Fyr. 41° 31' 30" N. Br. 71° 23' 51" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2881. Kjøbenhavn 1912.)

**3073.** Lystønde udlagt til Forsøg. **New York Lower Bay.** En Lystønde, Nr. 5 A., der viser hvidt lys med En-Formørkelsers hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek., er til Forsøg udlagt N. 32° Ø. fra North Hook Fyrtaak og S. 32° Ø. fra West Bank Fyr, der ligger paa 40° 32' 17" N. Br. 74° 02' 36" V. Lgd.

**3074.** Almærkning forøret. **Main Channel.** **Chesapeake Bay.** Omtrint den 30de December 1912 flyttes Middle Ground North End Lys- og Fløjetønde Nr. 8 e. 2 1/4 Sm NV. efter; den skal kaldes Middle Ground Shoal North End Lys- og Fløjetønde 8 A., og den skal ligge i e. 12 m Vand V. for 8. m Pallen. N. 40° Ø. fra Back River Fyr og S. 58 1/2° Ø. fra York Spit Fyr. En Spiritønde udlægges ved Siden af Tønden. Samtidig udlægges Middle Ground North End Spidsstørde 8 paa Lys- og Fløjetøndens nuværende Plads paa 37° 08 1/2' N. Br. 76° 08 1/2' V. Lgd.

**3075.** Fyr tændes. **Rose Bay.** **Pamlico Sound.** **North Carolina.** Omtrint den 21de December 1912 tændes: 1) Judith Island røde Fyr. S. 81° V. fra Judith Island vestre Kant og N. 8° Ø. fra Pamlico Point Fyr. 35° 22' 23" N. Br. 76° 26' 25" V. Lgd. 2) Upper Island Point hvide, faste Fyr. N. 87° Ø. fra Judith Island højre Kant og S. 32° Ø. fra Kanten af Forøers Point. 35° 22' 38" N. Br. 76° 23' 16" V. Lgd. 3) Judith Marsh røde, faste Fyr. N. 86° Ø. fra Judith Island højre Kant og S. 71° Ø. fra Kanten af Upper Island Point. 35° 22' 44" N. Br. 76° 22' 16" V. Lgd. Fyrene vises fra Breaker i e. 2 m Vand. Samtidig inddrages Judith Island Shoal Spiritønde 2.

ligger paa V-Siden af Indløbet 5550 m N. 36 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Port Said Fyr. 2) En sort Lystonde, der viser rodt Lys, ligger paa Ø-Siden af Indløbet lige overfor og 480 m fra den under 1 nævnte Lystonde. 3) Paa V-Siden af Løbet 1150 m indenfor den under 1 nævnte Lystonde ligger en rød Lystonde, der viser grønt Lys. 4) Paa Ø-Siden af Løbet 1150 m indenfor den under 2 nævnte Lystonde, ligger en sort Lystonde, der viser rodt Lys. 5) Paa Ø-Siden af Løbet 1950 m indenfor den under 2 nævnte Lystonde ligger en sort Lystonde, der viser rodt Lys. Man bør holde godt uden om denne Tønde — særligt i dårligt Vejr — da Strømmen kan sætte haardt mod Grunden paa Ø-Siden af Løbet. 6) En rød Lystonde, der viser grønne Blink, ligger uden for Arbejdspladsen ved Forlængelsen af V-Molen og flyttes udad efterhaanden, som Arbejdet skrider frem. 7) Menzaleh Fyr viser rodt, fast Lys.

Port-Said Fyr: c. 31° 16' N. Br. 32° 19' Ø. Lgd.

**3088. Fyr tændt. Centa. Marokko.** Paa Yderenden af den V-lige Bølgebryder, der danner Centa Havns N-Mole, er midlertidigt tændt et grønt, fast Fyr, som lyser over Centa Red. Flammens Højde: 7 m. Synsvide 2 $\frac{1}{2}$  Sm. Centa: 35° 53' N. Br. 5° 18 $\frac{1}{2}$ ' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2513. Kjøbenhavn 1912.)

### IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.Kyst.

**3090. Fyr edelagt. Cape Andranomodi (Miné). Madagascar NØ-Kyst.** Fyret paa Cape Andranomodi (Miné) er edelagt af en Ørkan. 12° 14' S. Br. 49° 22 $\frac{3}{4}$ ' Ø. Lgd.

### X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

**3091. Fyr tændt. Hinako. Hinako-Eilanden. Sumatra V-Kyst.** Hinako hvide Blinkfyr er tændt. c. 0° 52' N. Br. 97° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2754. Kjøbenhavn 1912.)

**3092. Grund eksisterer ikke. Pulo Datu. Borneo V-Kyst.** Den Grund eller Undervandsblanding, som Damperen »Loe Sok« stødte paa c. 6 Sm N. 73° V. fra Pulo Datu, har været omhyggeligt eftersøgt, men er ikke fundet. Pulo Datu: 0° 07 $\frac{1}{4}$ ' N. Br. 108° 36 $\frac{1}{2}$ ' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 149. Kjøbenhavn 1912.)

**3093. Tønde inddraget. Hakodate Kō. Hokushu S-Kyst. Japan.** Den røde Spidsstønde med trekantet Topbetegnelse, der ligger 4 Kbl N. fra Benuten Zaki, er inddraget. Benuten Zaki: 41° 46 $\frac{3}{4}$ ' N. Br. 140° 41 $\frac{3}{4}$ ' Ø. Lgd.

**3094. Grund fundet. Nagoya Kō. Honshu S-Kyst.** En blod Muddergrund med 1 $\frac{1}{2}$  m Vand er fundet paa 34° 59' 50" N. Br. 136° 45' 30" Ø. Lgd. 5: m Kurven ved Indløbet til Kiso Gawa strækker sig c. 1 Sm længere til Søs end vist i Kortet.

### Bekendtgørelser m. m.

**3095. Blokadebestemmelser. Joniske Hav. Grækenland.** Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den græske Regering opbevaret Blokaden af Santi Quaranti, medens Blokaden af de øvrige blokerede tyrkiske Kyster vedvarer. Santi Quaranti: 39° 51' N. Br. 20° 01' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2875. Kjøbenhavn 1912.)

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korts eller Bogas Nr. N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

England, 1912.

N 696 Baltic entrance. — Kiel haven.  
N 2777 River St. Lawrence. — Sillery to St. Antoine.  
R 442 England, south coast. — Lizard head to Start point.  
R 1951 England, west coast. — Liverpool bay.  
R 2690 France, west coast. — Cap de la Chevre to Pointe de Corse.  
R 1976 Mediterranean. — Cape Bonifati to Strait of Messina.  
R 2065 Mediterranean. — Corfu channels with adjacent coast.  
R 2060 b Atlantic ocean. — North Atlantic ocean, western portion.

søger nogle Skibe til Rug 6 $\frac{1}{2}$  M., Rostock kun 5 $\frac{1}{2}$  M., ligesom de slesvigske Pladser noterer for Havre omkring 6 M. Danmark er fra Provinserne ligeledes temmelig flov; enkelte Hvedelaster til andre Provinshavne, særligt jydsk, er fremme, men det er vanskeligt at finde Reflektanter; Kjøbenhavn har fra nylig ankommen Dampere sluttet for Hvede til Bandholm 15 Øre, Horsens 19 Øre, samt for Solsikkekager til Præstø 16 Øre og Kultjære til Höganäs 75 Øre pr. Fad.

### Havarier og Forlis.

Germania, Skonnerthrig af Harburg, er den 19. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Skotland indslæbt til Frederikshavn i læk Tilstand og med en Del Suskade. Dpsk. »Flinta«, der traf Skonnerthrigen i Nærheden af Hanstholmen, tog den paa Slæb.

Lisbeth, Skonnert af Vejle, kom den 19. ds. paa Rejsen fra Stralsund til Aarhus med en Ladning Rug paa Grund paa Venegrunden og blev læk. Kaptajnen maatte sætte Skibet paa Grund ved Karrebæksminde ca. 100 Alen fra Land.

Olgå, Dpsk. tilhørende D. F. D. S., kom den 20. ds. paa Rejsen fra Frederikshavn til Newcastle ved Udsejlingen fra Frederikshavn i Kollision med Postdampskibet »Jylland«, der var for Indgaaende fra Kristianssand. Det varede flere Timer, inden Skibene kom klar af hinanden. Passagererne og Posten fra »Jylland« blev bragt i Land, og Godset fra »Olgå« blev omladet i en anden Dampere. Begge Skibe maa reparere.

Zeus, tysk Skonnert, er den 15. ds. strandet paa Lillegrunden ved »Fyens Hoved«. Skibet, der var paa Rejse fra Sverige til Hamburg med en Ladning Træ, bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er reddet i Land i Skibets egen Baad.

Meta, Skonnert af Stade, paa Rejse fra Sverige til Hamburg med en Ladning Træ er den 15. ds. strandet paa Filskovsrevet og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er reddet.

Ella, Skonnert af Vejle, der kventrede ud for Nordenhuse, er sunket.

Geeste, tysk Damptrawler, er strandet ved Slettu (Island). Skibet vandfyldt. Svitizers assisterer.

Normandie, Dpsk. af Drammen, kom den 18. ds. paa Grund paa Sprogø Østrev. Svitizers assisterer.

Ida, Skonnertbrig af Oscarshavn, er indslæbt til Frederikshavn uden Ror og Sejl samt med Tab af Dækslast. Skibet blev truffet ved Hanstholm i hjælpeløs Tilstand af Damperen »Baltic« af Bergen.

Martha, Jagt af Hasle, er paa Rejsen fra Oure til Grenaa strandet ved Rurvig. Mandskabet er ved Lødsernes Hjælp reddet i Land.

Josey, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 22. ds. paa Grund ved Terschellingen; kom senere flot og ind til Ymuiden med Assistance af Bugserbaad fra Amsterdam. Skibet er tæt.

**Engelsk.** C. H. Funch,  
Britisk Vice-Consul,  
Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,  
Toldbodvej 28, 1. Sal,  
træffes 10-1.  
Privattelefon Hellerup 1152.

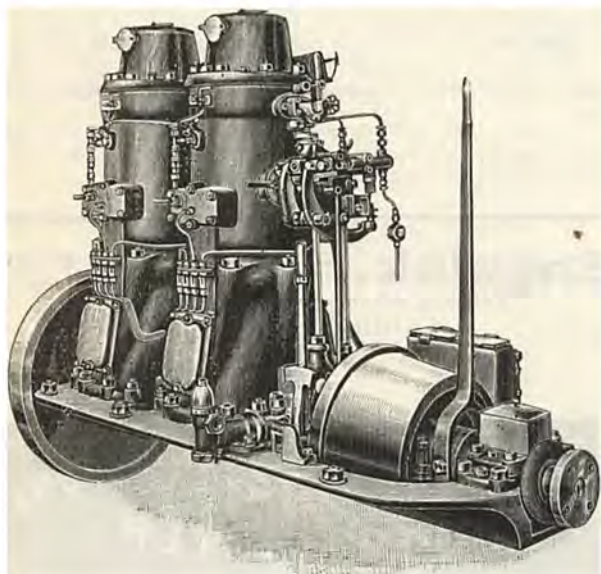


### Nybygninger, Køb og Salg.

Bugserhaanden »Sejro« (Stabelnummer 139) bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, blev den 23. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.  
Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste

R	337	Canada. — Toronto harbour.
R	1002	Madagascar. — Diego Suarez bay to Andranonambi bay.
R	3660	Gulf of Aden. — Aden harbour.
R	748	Indian ocean. — Indian ocean, northern portion.
R	3028	China. — Macao to Pedro Blanco.
R	1180	China. — Approaches to Hongkong.
R	2775	River St. Lawrence. — Point Pizoun to Frechette island.
R	2777	River St. Lawrence. — Frechette island to cape Santé.
+	1283	China. — Kun sing mun harbour.
+	1769	China. — Chincchu harbour.
N	5337	Frankrig.
N	5451	Du cap Camarot au cap Roux.
R	135	Port de Dakar.
R	156	Entrée de la baie de Guiboron.
R	881	De la pointe du Grouin du Con à La Rochelle.
+	1041	De Port Bail à la pointe de Barleaur.
		Du cap Roux au cap Larlier.
T	205	Holland.
	209	Nordzee. Zeegaten van Vlieland, Terschelling en Ameland.
		Vorberlbad. Haringvliet, Kraanier, Volkerak en Hollandsch Diep. 1:30,000.
N	55	Tyskland, 1912.
N	431	Ostsee, Deutsche Küste: Pommersche Bucht und Stettiner Hafl. 1:80 000.
R	198	Atlantische Ozean, Ostküste von Nordamerika: Kap Hatteras bis Savannah. 1:500 000.
R	263	Nordsee, Ostküste von England: Thomsen-Mündung. 1:75 000.
R	155	Englischer Kanal, Südküste von England: Ansteuerung von Spithhead. 1:30 000.
+	72	Nördliches Eismeer: Barents-See. 1:2 000 000.
		Ostsee, Deutsche Küste: Stettiner Hafl.

Klasse »special survey«, er 89' 0" langt i Dækket, 21' 0" bredt og 12' 6" dybt; det bliver forsynet med Compound Maskine med Overblade Kondensation af 450 I. H. K.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

## BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

**N. C. BREIT & CO. (Breit & Dahl).**

Reventlowsgade 28.

København.

Telefon 2868.

## Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Reval 20./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 6./12. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 22./12. — Anglo Danco, Pape, ank. her 22./12. — A. N. Hansen, Sorensen, pass. Brunsbüttel 23./12. — Antwerpen, Madsen, pass. Brunsbüttel 23./12. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 22./12. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 22./12. — Aurora, Gommesen, pass. Holtenau 23./12. — Baron Stjernblad, Sorensen, ank. Königsberg 20./12. — Beira, Henriksen, ank. Danzig 16./12. — Bergenhus, Meyer, afg. Stavanger 23./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 12./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. her 23./12. — Christian IX, Holm, ank. her 23./12. — Christiansund, Andresen, afg. Bergen 23./12. — Dagmar, Bogvad, pass. Finisterre 21./12. — Esbjerg, Struve, ank. her 23./12. — Florida Andersen, ank. her 23./12. — Garonne, Kromann, ank. Calais 19./12. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 24./12. — Hengsel, Mueck, afg. Riga 21./12. — Hjelm, Andersen, ank. her 21./12. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Termini 23./12. — Jolantba, Kyllsbech, afg. Riga 20./12. — Kusan, Mikkelsen, ank. Libau 19./12. — Kentucky, Andresen, pass. Dunnethead 21./12. — Kiew, Tonnesen, ank. Riga 23./12. — Loire, Craignou, afg. Rochelle 21./12. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 23./12. — Louisiana, Ørsted, pass. Dover 17./12. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Portland 11./12. — Minsk, Harder, pass. Holtenau 22./12. — Morso, Nellemann, ank. her 23./12. — Moskoy, Jonsen, ank. Riga 19./12. — Nicolai II, Jørgensen, afg. herfra 22./12. — Nordjylland, Søberg, ank. her 21./12. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Dunkerque 23./12. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 20./12. — Oscar II, Hempel, ank. her 17./12. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnethead 4./12. — Perm, Gotthardt, afg. London 22./12. — Pregel, Iversen, ank. her 23./12. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 21./12. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 22./12. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 13./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 3./12. hertil. — Tiber, Bech, ank. Lissabon 22./12. — Tomsk, Wiberg, pass. Brunsbüttel 23./12. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 19./12. — Tyr, Thaning, ank. her 23./12. — United States, Gottsche, ank. her 22./12. — Vendsysæl, Larsen, ank. Riga 21./12. — Viking, Tramp, ank. Pillau 23./12.

**C. K. Hansen.** Aggersborg ank. Calais 21./12. — Amalienborg ank. Grangemouth 21./12. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 20./12. — Brattingsborg pass. Norfolk 8./12. — Borglum afg. Mobile 15./12. — Chassie Mærsk ank. Sarpsborg 22./12. — Dunsborg ank. Livorno 18./12. — Eleonora Mærsk ank. Danzig 17./12. — Elsborg afg. Manchester 21./12. — Esrom pass. Newport News 18./12. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 22./12. — Fredensborg pass. Kjøbenhavn 22./12. — Frederiksborg pass. Sagres 20./12. — Guldborg pass. Kjøbenhavn 23./12. — Gurre ank. Teneriffa 8./12. — Hammershus ank. Kjøbenhavn 23./12. — Harrildsborg pass. Dunnet 21./12. — Hundborg ank. Bergen 10./12. — Høneborg ank. Bouess 18./12. — Jelling afg. Birkenhead 20./12. — Jomsborg ank. Riga 17./12. — Jungsboved ank. Bombay 7./12. — Jagersborg ank. Kjøbenhavn 15./12. — Kallundborg ank. Huelva 17./12. — Kulo afg. Newcastle 18./12. — Klampenborg afg. Rotterdam 22./12. — Kronborg ank. Bombay 9./12. — Lejre ank. Las Palmas 21./12. — Marselisborg afg. Madeira 19./12. — Næsborg ank. Grangemouth 19./12. — Peter Mærsk pass. Dover 21./12. — Randelsborg afg. Grangemouth 21./12. — Rosenborg ank. Burntisland 20./12. — Silkeborg ank. Birkenhead 18./12. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 21./12. — Skjoldborg ank. Newport 12./12. — Skodsborg afg. Carlotorte 18./12. — Spigerborg ank. Libau 22./12. — Stegelborg ank. Chantemy 16./12. — Stjerneborg ank. Bougie 21./12. — Søborg pass. Kjøbenhavn 20./12. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 19./12. — Tuborg ank. Grimsby 19./12. — Ulfshøj afg. Huelva 20./12. — Uranienborg ank. Windau 22./12. — Vordingborg ank. Riga 19./12. — Ørkild pass. Norfolk 8./12.

**Det østasiatiske Kompagni.** Bintang afg. Penang 20./12. hjemg. — Samui afg. Pola 17./12. hjemg. — Bandon pass. Perim 13./12. udg. — Pangan pass. Perim 22./12. hjemg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 18./12. — Selundia pass. Dover 20./12. udg. — Indien afg. Port Said 23./12. hjemg. — Tranquebar pass. Dungeness 13./12. udg. — Cathay afg. Karatsun 14./12. hjemg. — Lituanien pass. Perim 18./12. hjemg. — Estonia ank. Antwerpen 15./12. udg. — Chumpon ank. Frederikstad 19./12. udg. — Kina afg. Coronel 27./11. hjemg. — Arabien ank. Portland Or. 7./12. udg.

**Vestindisk Afdeling.** St. Thomas afg. Paramaribo 16./12. hjemg. — St. Croix afg. Portland 15./12. udg. — St. Jan ank. Kjøbenhavn 22./12. hjemg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, Braudt, afg. Torrevieja 21./12. til Norge. — Johan Siem, Nielsen, afg. Stettin 17./12. til Liverpool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Odense 19./12. — Russ. Petersen, afg. Sabine Pass, 17./12. til Rosario. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Trapani 21./12. til Norge. — Excellence Pleske, Taubek, afg. Newcastle 20./12. til Pozzuoli. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Norresundby 20./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Thomas 16./12. til Rosario. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Las Palmas 18./12. til Bremen. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Rosario 21./12. — Newa, Dahl, afg. Gullport 20./12. til Bahía Blanca.

**Dansk Rederiaktieselskab.** Thorvaldsen, Stefken, ank. Libau 20./12. — Nordpol, Holst, ank. Dunkerque 21./12.

**Urania.** Polarstjernen, Nielsen, ank. Hamburg 18./12. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Norfolk 19./12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Breila 23./12. — Svend, Schmidt, ank. Randers 23./12. — Urania, Clausen, ank. Riga 23./12.

**Nordøen.** Nordland, Larsen, afg. Newcastle 18./12. — Kronprins Frederik, Andersen, pass. St. Catherine 22./12. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 21./12. — England, Andersen, ank. Karrebæksminde 22./12.

**Dampskibsselskabet af 1911.** Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 21./12.

**Heimdal.** Helga, Vaaben Hansen, ank. Kirkcaldy 23./12. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 19./12. — Elna, Rathje, afg. Swansea 15./12. — Therese, Pedersen, ank. Tyne Dock 20./12. — Harriet, Larsen, ank. Livorno 19./12. — Dagny, Therkildsen, ank. Grangemouth 20./12. — Simone, Møller, afg. Vermouth 21./12. — Jeanne, Olsen, afg. Susse 12./12. — Vera, Riso, afg. Sfax 22./12. — Daisy, Jørgensen, afg. Palamos 16./12. — Anine, Leth, afg. Swansea 22./12. — Kamma, Løfler, afg. Swansea 22./12. — Betty, Lagesen, afg. Sfax 16./12.

**Vulcan.** Vulcan, Schmidt, ank. Blyth 17./12. — London, Bom, ank. Tyne 7./12. — Paris, Tholander, ank. Windau 23./12. — Bryssel, Kaas, ank. Cardiff 19./12.

**Mercur.** Berlin, Krogh, afg. Barry 20./12. til Rio de Janeiro. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Brixham 17./12. til Las Palmas. — Roma, v. Thun, afg. Manchester 7./12. til Bari.

**Torm.** Gudrun, Sonnichsen, ank. Marseille 20./12. — Sara, Jensen, ank. Aarhus 20./12. — Helene, Sørensen, ank. Odense 22./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Burntisland 20./12. — Valborg, Hansen, afg. Santander 20./12. — Sjælland, Sværre, ank. Korsør 23./12. — Estrid, Hansen, ank. Kallundborg 22./12. — Agnete, Dam, ank. Kolding 23./12. — Gunhild, Hansen, ank. Naksø 20./12. — Hermia, Farup, ank. Falmouth 23./12. — Alice, Jørgensen, afg. Boston 23./12.

**Dampskibsselskabet »Rødb Havn«.** Generalkonsul Elisæjef afg. Riga 22./12. — Freja afg. Kirkcaldy 21./12.

**Æro.** Enigheden, Jensen, ank. Middelfart 15./12. — Emanuel, Schmidt, ank. Kiel 21./12.

### Sejlskibe.

**Æro.** Bien, Petersen, ank. Stralsund 17./12. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 17./12. — M. Hay, Petersen, er afg. Libau til Hobro. — Fremad, Hansen, ank. Søby 17./12. — Elsa, Boye, afg. Kjøbenhavn 15./12. til Marstal. — Forældres Minde, Christensen, ank. Yarmouth 17./12. — Muren, Albertsen, ank. Sletten 17./12. — Nanna, Østermann, ank. Dragør 17./12. — Annes Minde, Friis, ank. Marstal 17./12. — Arken, Andersen, ank. Marstal 17./12. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Marstal 17./12. — Ellen, Nielsen, ank. Cuxhaven 18./12. — Salvador, Sand, ank. Fjellebroen 17./12. — Kristine, Rasmussen, ank. Trawemünde 18./12. — Astraa, Svane, ank. Cadix 18./12. — Dannebrog, Bager, ank. Æroskjøbing 19./12. — Karl, pass. Dungeness 17./12. ostg. — Arietis, Andersen, ank. Libau 19./12. — Hamlet, Rasmussen, er ank. New Foundland. — Albertine, Madsen, ank. Landskrona 19./12. — Marthing, Friis, ank. Boston (England) 19./12. — Johanne, Eriksen, ank. Kjerteminde 20./12. — Svip, Jensen, ank. Fakse Ladeplads 20./12. — Adele, Weber, ank. Marstal 20./12. — Marstal, Hansen, ank. Marstal 20./12. — Arken, Christensen, ank. Marstal 20./12. — Kirstine, Rasmussen, ank. Randers 20./12. — Atlantic, Rasmussen, ank. Swansea 20./12. — Freja, Kock, ank. Korsør 21./12. — Christiane, Bager, ank. Aarhus 21./12. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Kappeln 20./12. — Dronning Louisen, Lauritzen, ank. Faaborg 20./12. — Duen, Hay, ank. Stralsund 21./12. — Karl, Lundegaard, ank. Helsingborg 21./12. — Anna, Petersen, ank. Wemys 21./12. — Sophie, Mollman, ank. Marstal 21./12. — Belgien, Friis, ank. Marstal 21./12.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn den 27. December 1912. — Konsul P. Rechnitzer. — Sø- og Handelsretsdom. — Lloyds Register of British and Foreign Shipping. — Navigationsvæsenet og Søneringsloven (fortsat). — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Januar. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygningsr. Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Seen.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

Mindre Idvande.

**MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER**

Ingen Vibration.  
Bedre Styreevne. Ingen  
forøgede Udgifter. Ingen For-  
øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større,  
Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med  
at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere  
nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.



En à to dygtige Førere, I & II Styrmand, samt I & II Mestre søges til større moderne Lastbaade, Kapitalindskud ønskes ikke. Billet nrk. 1000 modtager Bladets Kontor.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow. 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østeræen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

### Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken 1ste Prioritets-Laen i Frægtdampere.

### N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

### De private Assurandører lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

### Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 122.

### Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensure. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 42

### Fjerde Søforsikringssselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

### DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i København: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

### Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S  
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frægtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.  
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.  
Carlbottenmann, København.

### KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige Anbefalinger foreligger.

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

Internationale Agentur for

### Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Kaptejn og Styrmand kan laa Ansættelse paa en Damp, som gaar i indenrigs Fart, Størrelse 120 Tons d. w., mod samtidig hver mindst at kunne indskyde 5000 Kr. Bill. »K. S. 19860« Wolfs Box, Østerg. 57, Kbhvn.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

### KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon ( 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: ( 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

**W. B. Dick & Co's** bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

### Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faa paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

### A/S Randers Rebslaaeri

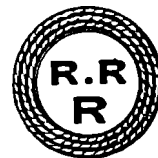
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Udkommet er

Nordeuropæisk Havnelods

(North-European Harbour Pilot—Hafenlots) — 8 Kr.  
NB. Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke tegnes da Bogen er udkommet.

Certepartier og Konnossementer,

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening — 8 Kr.

Modärn Signalering

(Capt. Nordborg) — 2 Kr. 50 Øre.

Blankenstainers Eftf., Toldbodvej 48.

### LANDMANDSBANKEN

udsteder Væksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Har De én Gang prøvet

Cigarfabriken „Gefion“s Cigarer, ryger De aldrig andre

Ring til Taga 1101, 1102, 1103, og Gefion er klar. Kaptajner, Værkførere o. l. kan faa Varer i Konsignation, mod en passende Rabat.

Sørgenfrigade 1.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

J. Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandetræde 3.

## Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Overretssagfører

## Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

## Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

St. Petersburg  
Tlfgr.: „Hansens“

## Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt  
Tlfgr.: „Hansens“

## Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,  
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

Örnaskölvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

## Heeksher & Søn's Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København  
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers.

Tlf. 7898.

## Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsganter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.  
Statstelefon 40.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentin's Eftf.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telgr.-Adr.: „Vægleren“.

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

AXEL LUND | S

unbefiler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

C. HANSEN,  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84  
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

. Husk .

## Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

## De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og  
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,  
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri  
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

## K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

## Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

## Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

## T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

## „Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Overrættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse  
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensletters Eftflg.,  
Nr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Guld-  
der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,  
Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti.  
Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496

„Toxin“ er et udmærket Middel mod Røtter og Mus.

## Hill-Madsen's Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

## Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-  
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-  
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent  
minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den  
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-  
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- KAY DYHR København  
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

**BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.**

# ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF  
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,  
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS  
STEAM COALS AND PATENT FUEL.  
Contractors for Best English Steam Coals.**

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:  
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

## THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS  
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

## DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT  
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

**HOBOKEN near ANTWERP.**

TELEGRAPHIC ADDRESS:

**„CHANAVAN“, ANTWERP.**

ENGINE and BOILEE WORKS  
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

**Prøvegang**  
**John Crabbie's Old Highland Whisky**  
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.  
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

### Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

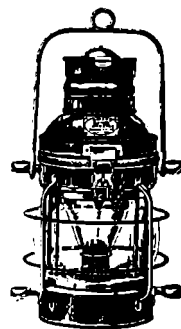
Nyeste Modeller til Motorbaade.

**Davey & Co., London Ltd.**

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acdav“, London.

Største Lager.



Anker-Lanterne  
Nr. 102.

Aktieselskabet

### Det østasiatiske Kompagni.

#### Kina—Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

#### Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen.

#### Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

#### Sydafrika—Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marselles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

**A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.**

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvesenets Foranstaltning.

Eukelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre  
Anden Side - - - - - 25 -  
De øvrige Sider - - - - - 20 -  
Moderation for 5 Gange 10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge  
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %  
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)